BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 12 grudnia 1933 | NR. 33

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

Leon Godlewski.

Gdynia u progu nowej ery.

Dzień 8 grudnia 1933 roku, w którym w obecności kilku członków Rządu Rzeczypospolitej z Panem Ministrem Przemysłu i Handlu Dr. Ferdynandem Zarzyckim na czele dokonano poświęcenia portu w Gdyni i oddano do użytku publicznego szereg dopiero co zakończonych kapitalnych inwestycyj portowych, miał znaczenie specjalne nietylko dlatego, że uroczystość przystosowana została do cyklu obchodów, związanych z piętnastoleciem odzyskania niepodległości, że zbiegła się niemal z dziesięcioleciem zawinięcia do portu gdyńskiego pierwszego statku handlowego Kentucky, w dniu 13 sierpnia 1923 r. i że wreszcie dzięki ostatnio zakończonym budowlom i otwarciu wolnej strefy, dane są portowi gdyńskiemu nowe możliwości dla dalszego rozwoju, lecz głównie dlatego, że w dniu tym ze specjalnym naciskiem uwydatnionem zostało zakończenie jednego okresu w istnieniu Gdyni i wysunięto dobitnie i wyraźnie nowe hasło dla dalszej pracy, stanowiące nieodzowną konsekwencję tego wszystkiego, co w pierwszym okresie dokonanem zostało.

Moment ten w mowie wygłoszonej przez P. Ministra Zarzyckiego podczas poświęcenia dworca morskiego uwypuklony został tak dobitnie, że nie można mieć żadnych wątpliwości, co do wytycznych, jakie mają przyświecać dalszemu rozwojowi jedynego suwerennego portu polskiego. Pan Minister Zarzycki, podkreślając z całą konsekwencją przeprowadzaną linję polityki morskiej rządu polskiego, od maja 1926 roku począwszy, w kierunku stworzenia, a następnie ugruntowania i rozwinięcia podstaw dla handlu morskiego i rozwoju własnej polskiej żeglugi i wszystkich dziedzin, związanych z najszerzej pojętem wykorzystaniem własnego dostępu do morza, zaznaczył, iż z chwilą zakończenia pierwszego okresu rozwoju Gdyni, oznamionowanego przedewszystkiem stworzeniem doskonałych warunków technicznych dla handlu morskiego, przechodzimy do etapu następnego, jakim jest stworzenie z niej ośrodka działalności handlowej i przemysłowej, charakteryzującej porty innych państw, pozostające pod względem ilości przeładunków daleko wtyle za Gdynią.

Zadaniem pierwszego etapu rozwoju Gdyni, które można z dn. 8 grudnia 1933 roku uważać w znacznym stopniu za wykonane, było przedewszystkiem stworzenie aparatu technicznego, to znaczy stworzenie od podstaw z niczego, tego wszystkiego, co stawia Gdynię, jako port przeładunkowy w pierwszym szeregu portów światowych, a w każdym razie na pierwszem miejscu pośród portów Bałtyku. Pomimo że znamy niemal wszyscy na pamięć każdy szczegół z tym okresem związany, warto jest dzisiaj, gdy stoimy przed nowemi zadaniami, przypieczętować liczbami osiągnięte wyniki: 2630 metrów łamaczy fal kładzie granicę pomiędzy otwartem morzem, a 279 hektarami powierzchni wodnej portu, podzielonej na 5 basenów, ujęte w nabrzeża długości 8600 metrów. Tę przestrzeń wodną otaczają tereny portowe o powierzchni 623 hektarów, a na nich wybudowano składy o powierzchni 148.800 metrów kwadratowych. 51 dźwigów najbar-

dziej udoskonalonych systemów; dostęp do tych wszystkich instalacyj portowych zabezpieczony jest siecią torów kolejowych, długości 150 kilometrów, dróg kołowych — 14,5 kilometrów, pozatem teren portowy obsługuje sieć elektryczna długości 35 kilometrów i wodociągowa 19 kilometrów.

„Mało tu jest — powiedział p. Min. Zarzycki — przestrzeni świecącej pustkami i mało urządzeń, nie będących w użytku. Sprawność techniczna przeładunku stoi na niezwykle wysokim poziomie, a jeżeli do tego dodamy, że i opłaty za wykorzystanie portu i urządzeń t. zn. składów i dźwigów nie są wygórowane, to stwierdzić musimy, że zbudowaliśmy i posiadamy pierwszorzędny morski aparat przeładunkowy". A że jest tak istotnie, świadczą wciąż wzrastające liczby przeładunku, nowe rekordy dzienne, miesięczne i wreszcie roczny, nie słyszy się natomiast, aby port pracy swej podołać nie mógł. Ponad 6 miljonów różnego rodzaju towarów, jakie przez Gdynię w roku bieżącym będzie przeładowane, świadczą dobitnie o roli, którą ten port w życiu gospodarczem Polski i jej stosunkach z krajami zamorskiemi zajmuje: przez Gdynię i Gdańsk przechodzi 75% eksportu polskiego i blisko 50% importu.

Lecz rola Gdyni, jak zaznaczył p. Minister Zarzycki, nie powinna polegać i już teraz do pewnego stopnia nie polega jedynie na spełnianiu funkcyj technicznych; istniejące już zakłady przemysłowe, jak łuszczarnia ryżu i olejarnia i rozwijający się ostatnio przemysł rybny, rozszerzenia ramy działalności portu; utworzenie strefy wolnocłowej otwiera rozległe horyzonty dla udziału Gdyni w międzynarodowym handlu morskim i nasuwa jej zadania jako portowi tranzytowemu dla handlu zagranicznego przedewszystkiem państw, nie posiadających własnego dostępu do morza, a dalej wszystkich innych, dla których tranzyt przez Gdynię przedstawia zainteresowanie.

Wszystko wyżej skreślone daje zwięzły obraz prac dokonanych i zadań na najbliższą przyszłość. Wykonanie tych zadań jednak uzależnione jest od pracy nowych czynników, powołanie do życia których wprowadza rozwój Gdyni w nowy okres.

Określenie zadań i wskazanie środków znajdujemy, w sposób niezwykle jasny i prosty przedstawione przez p. Ministra Zarzyckiego w następującej, niezmiernie doniosłej części jego mowy:

„Ale nawet najlepszy aparat przeładunkowy, — mówił p. Min. Zarzycki — nic nie będzie wart, jeżeli ten warsztat nie będzie należycie wykorzystany przez aparat handlu, w danym wypadku przez handel morski. Jeżeli dobrze zorganizowany i silny, a solidny handel wogóle jest objawem siły gospodarczej każdego państwa i każdego narodu, to udział w handlu morskim i zamorskim był zawsze i jest ciągle dowodem i zadatkiem walnym bogactwa narodowego. Pod tym względem nie łudźmy się wcale. Jesteśmy dopiero u znikomego wprost początku rozwoju naszego handlu morskiego. Jest pewne, że w Polsce możemy wyprodukować wszystkie artykuły pierwszorzędnej wprost wartości i to zarówno w przemyśle, jak i w rolnictwie. Ale rozprowadzenie tych artykułów, czyli handel wogóle, a handel mor-

ski w szczególności, dopiero zaczyna zapuszczać poważniejsze korzenie. Mamy przed sobą drogę niewątpliwie długą, ale zato świetną. Stoi przed nami konieczność rozszerzenia zamorskich rynków zbytu, szczególnie poza Europą", a dalej, mówiąc o rozwoju miasta Gdyni, i niebywale szybkim wzroście jej ludności, p. Minister Zarzycki z naciskiem podkreślił: ale z punktu widzenia gospodarczego chodzi nam o to, aby Gdynia nie stała się wyłącznie miastem urzędników, czy robotników. **Gdynia musi się stać typowem miastem handlu morskiego i zamorskiego.** Tu powstaną pokolenia solidnych, bogatych kupców polskich, którzy będą umieli rozprowadzać towar wielkiego polskiego zaplecza po portach i państwach całej kuli ziemskiej. Widzę przed sobą całe rodziny czysto polskiego kupiectwa morskiego, które stają się filarem dobrobytu społecznego państwa polskiego... To nie jest marzenie. Ta rzeczywistość nadchodzi i nadejść musi, jeżeli naprawdę chcemy ugruntować przyszłość Rzeczypospolitej na realnych podstawach dobrobytu i na podstawach materjalnego zainteresowania mas wielkością Państwa Polskiego. Teraz czas na ofenzywę gremjalną kupiectwa polskiego i przemysłu polskiego, na handel morski".

Słowa Pana Ministra Zarzyckiego są programem i hasłem na najbliższą przyszłość, zamykając bowiem okres pierwszego dziesięciolecia pracy Gdyni, stajemy u progu nowej ery i nowych prac, związanych nierozerwalnie z posiadaniem przez Polskę dostępu do morza i z koniecznością dziejową pełnego jego wykorzystania. Wysiłek pierwszego okresu, który uwieńczony został tak wspaniałemi wynikami i w sposób dotąd niebywały spopularyzował w społeczeństwie polskiem ideę morską, jest rękojmią, iż wytężona i żmudna praca nad rozwojem rodzimego handlu morskiego wyda owoc równie obfity, jak prace okresu, który zakończony został w dniu 8 grudnia 1933 roku.

Poświęcenie portu w Gdyni.

Uroczyste poświęcenie portu w Gdyni, które odbyło się w dniu 8. bm. miało przebieg następujący:

O godz. 10,30 na nowy dworzec morski przybyli specjalnym pociągiem aż pod sam dworzec członkowie Rządu Rzeczypospolitej z Panem Ministrem Przemysłu i Handlu Inż. Dr. Ferdynandem Zarzyckim, jako reprezentantem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na czele, dalej Minister Spraw Zagranicznych J. Beck, Minister Skarbu — Wł. Zawadzki, Minister Rolnictwa i Reform Rolnych — Dr. Nakonieczni-koff-Klukowski, Minister Poczt i Telegrafów — Inż. E. Kaliński, wiceministrowie p. p.: T. Lechnicki, L. Kozłowski, W. Czapski, J. Piasecki i Dr. K. Duch, prezes Banku Gospodarstwa Krajowego Dr. R. Górecki, Prezes Ligi Morskiej i Kolonjalnej generał Orlicz-Dreszer, Dyrektor Departamentu Morskiego inż. L. Możdżeński oraz cały szereg wyższych urzędników i licznie reprezentowana prasa stołeczna.

Gości poprowadził do wielkiego hall'u dworca Dyrektor Urzędu Morskiego Inż. Łęgowski, szereg wybitnych osobistości ze sfer portowych i przemysłowych zebrały się już uprzednio na miejscu.

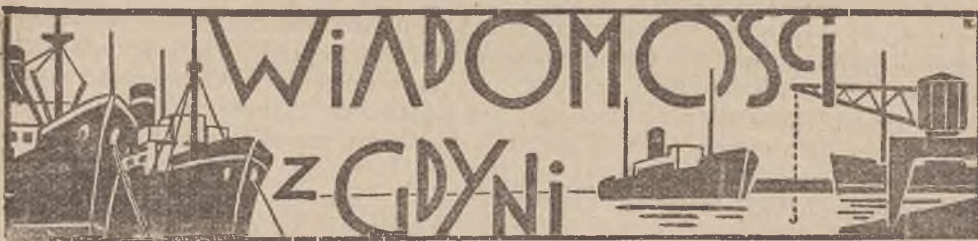
Uroczystość otworzył Dyrektor Urzędu Morskiego Inż. Łęgowski, dając przegląd dotąd wykonanych prac przy budowie portu i zaznaczając, że z chwilą otwarcia dworca morskiego, wolnej strefy i szeregu składów, które miały być następnie poświęcone, budowę portu w ogólnych zarysach uważać należy za zakończoną, nowy okres prac pod względem technicznym, będzie miał tempo znacznie wolniejsze i polegać będzie przedewszystkiem na wprowadzeniu dalszych udoskonaleń portowych. Po tem przemówieniu Pan Minister Zarzycki przeciął symboliczną wstęgę, przeciągniętą u dołu schodów, wiodących na pierwsze piętro, dokonując w ten sposób oficjalnego aktu oddania dworca do użytku publicznego. Następnie w imieniu sfer gospodarczych Gdyni przemówił przewodniczący Komitetu dla ufundowania tablic pamiątkowych Dyr. Rummel, prosząc Pana Ministra Zarzyckiego o odsłonięcie ufundowanych przez gdyńskie sfery gospodarcze dwóch płaskorzeźb, przedstawiających popiersie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Ignacego Mościckiego i Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Dalej w imieniu Rządu wygłosił mowę Pan Minister Zarzycki, główne ustępy której podaliśmy na innem miejscu. Na zakończenie mowy Pan Minister Zarzycki odczytał tekst depesz hołdowniczych do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Ignacego Mościckiego i Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, orkiestra odegrała Hymn Narodowy i Pierwszą Brygadę.

Następnie obecny na uroczystości J. E. Ksiądz Biskup Morski Okoniewski, dokonał poświęcenia nowego gmachu, imponującego tak swemi rozmiarami jak architekturą i technicznemi urządzeniami. Po tym akcie zebrani udali się na zwiedzanie składu tranzytowego, bezpośrednio przylegającego do dworca, dalej nowego magazynu T-wa Warta i wreszcie składu Aukcyj Owocowych. Tu w obecności dostojnych gości rozpoczęto pierwszą aukcję owoców. Po opuszczeniu dworca morskiego i przylegających składów, wszyscy udali się do wolnej strefy portu, zwiedzając po drodze nowy magazyn T-wa Paniarei. Przy wjeździe do wolnej strefy Pan Minister Zarzycki przeciął wstęgę, oddając oficjalnie do użytku publicznego nowy ważny instrument handlu morskiego. Po zwiedzeniu olbrzymiego, nowowybudowanego magazynu Cukroportu, goście udali się na Mszę św. do Szkoły Morskiej, która w tym dniu obchodziła święto szkolne.

Po śniadaniu w Szkole Morskiej, Pan Minister Zarzycki w otoczeniu Panów Ministrów i innych osobistości dokonał odsłonięcia tablicy pamiątkowej ku czci twórcy „Wiatru od morza" Stefana Żeromskiego, ufundowanej przez dziennikarzy gdańskich i wmurowanej w ścianach domu, gdzie Żeromski tworzył swe dzieło.

Po południu Pan Minister Zarzycki wziął udział w posiedzeniu Prezesów okręgów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wygłaszając dłuższe przemówienie, w którem przywoływał obecnych, przybyłych do Gdyni z różnych części Polski, do wpływania na społeczeństwo w kierunku zmiany dotychczasowych zapatrywań na rolę kupiectwa w Polsce, gdyż kupiec jest jednym z ważniejszych czynników w budowie dobrobytu państwa.

Wieczorem odbył się na cześć gości obiad w Hotelu Centralnym, poczem większość odjechała specjalnym pociągiem do Warszawy, zaś Pan Minister Zarzycki w towarzystwie Dyr. Departamentu Morskiego Możdżeńskiego pozostał w Gdyni, gdzie w dniu następnym dokonał szczegółowej inspekcji portu.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

W dniu 10. bm. powrócił z urlopu i objął urzędowanie Prezes naszej Izby p. inż. Napoleon Korzón.

ZJAZD ZWIĄZKU IZB.

Dyrektor naszej Izby Mag. pr. p. Henryk Krupski wziął z ramienia Izby udział w odbytym dnia 3. bm. Zjeździe Izb Przemysłowo-Handlowych w Warszawie. Na porządku dziennym obrad zjazdu znajdowały się m. in. sprawy następujące: Podział wpływów z dodatku do świadectw przemysłowych pomiędzy Izby przemysłowo-handlowe i rzemieślnicze, sprawa reorganizacji wywiadowni kredytowo-handlowych, sprawa koncentracji kompensat towarowych i dewizowych przy Związku Izb, sprawa utworzenia międzyizbowej komisji porozumiewawczej eksporterów artykułów rolnych, sprawozdanie z prac Rady Traktatowej, utworzenie komitetu Targów i Wystaw, akcje interwencyjne P. Z. P. Z., sprawa oddłużenia przemysłu i handlu i inne.

ZJAZD PREZESÓW LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

Na dzień 8 bm. w związku z uroczystościami poświęcenia portu, zwołany został do Gdyni przez Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej nadzwyczajny zjazd z całej Polski prezesów zarządów krajowych tej organizacji. Obrady Zjazdu zaczęły się w piątek, dnia 8. bm. o godz. 5-ej po południu w sali konferencyjnej Żeglugi Polskiej. Na zebranie to przybył p. Minister Przemysłu i Handlu dr. F. Zarzycki w towarzystwie dyrektora Dptu. Morskiego p. L. Możdżeńskiego, nacz. Wydziału żeglugowego F. Rostkowskiego, nacz. Wydz. Ministerstwa Przemysłu i Handlu Chrzanowskiego, sekr. Komitetu ekonomicznego Rady Ministrów W. Martina i dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego.

Zebranie zagaił prez. Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, dziękując Panu Ministrowi za przybycie, poczem w dłuższem przemówieniu omówił zadania L. M. i K. na najbliższy

okres. Następnie przemawiał Minister Przemysłu i Handlu dr. F. Zarzycki, charakteryzując ogólnie sytuację gospodarczą Polski i wskazując na poważną rolę tej organizacji, jak L. M. i K. przy przestawieniu zbiorowej psychiki narodu na zagadnienia gospodarcze, które są fundamentem siły państwa. Po tem przemówieniu p. Minister wraz z swem otoczeniem zebranie opuścił, żegnany długotrwałemi oklaskami. Przewodnictwo obrad objął dr. Antoni Rostek z Katowic, delegat okręgu śląskiego i wiceprezes Zarządu Głównego L. M. i K. Wiceprezes Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Stanisław Kwaśniewski zreferował program działalności Ligi na najbliższe 2-lecie.

Zjazd prezesów wysłał depesze hołdownicze do członków honorowych Ligi: Pana Prezydenta R. P. prof. Ignacego Mościckiego, Pierwszego Marszałka Polski J. Piłsudskiego, b. Ministra Przemysłu i Handlu Eug. Kwiatkowskiego i Prezesa Akademji Literatury Wacława Sieroszewskiego.

W zjeździe wzięło udział 12 delegatów z środowisk prowincjonalnych Ligi i 12 przedstawicieli centralnych władz organizacji z Warszawy. — Obrady toczyły się również i w dniu 9. bm.

STOSUNKI GOSPODARCZE POLSKO-CZECHOSŁOWACKIE.

Na dzień 8 grudnia zwołany został z inicjatywy organizacji „Pripravné Komitie pro vybudovani hospodarskych styku z Polskem" zjazd gospodarczy, celem omówienia sposobu wymiany towarów pomiędzy Polską a Czechosłowacją, sprawy akwizycji przeładunków do Gdyni oraz wogóle eksploatacji portu w Gdyni przez sfery gospodarcze w Czechosłowacji. W zjeździe tym z ramienia Izby bierze udział wiceprezes Izby p. Dr. Smoleń, prezes Komitetu Zbliżenia Gospodarczego Polsko-Czechosłowackiego i eksploatacji portu w Gdyni. Sfery handlowe i portowe tutejsze przywiązują do zjazdu tego wielką wagę, zaś Związek Spedytorów delegował nań swego przedstawiciela w osobie pana Dyr. Michalewskiego.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE W LISTOPADZIE RB.

Drugie półrocze rb. przyniosło portowi dotychczas trzy rekordy miesięczne. Rekord trzeci osiągnięty został w listopadzie bezpośrednio po rekordzie październikowym. Fakt ten należy tłumaczyć tak zwiększoną zdolnością przeładowczą portu, jakoteż poprawą konjunktury na rynkach światowych. Ogólny obrót towarowy zamorski wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 622.839 t. co w porównaniu z miesiącem ubiegłym stanowi zwyżkę o 11.184 t. a w zestawieniu z listopadem roku ubiegłego wzrost o 96.619 t.

Z całkowitego obrotu towarowego z zamorzem 90.971 t. przypada na przywóz i 531.868 t na wywóz. Należy przytem zaznaczyć, że ogólna ilość przywozu spadła o 9.303 t., podczas gdy ogólny wywóz wzrósł o 21.487 t.

Analizując poszczególne pozycje obrotu należy stwierdzić:

a) w przywozie — wzrost owoców świeżych i suszonych — 4.312.— t. (1.969 t.), orzechów i migdałów — 1.366 t. (89 t.), kawy, kakao, herbaty — 1.081 t. (957 t.), fosforytów — 11.187 t. (2.723 t.), tłuszczów zwierz. surowych — 2.476 t. (1.605 t.), skór — 2.203 t. (1.671 t.).

surowców oleistych — 4.069 t. (3.224 t.), miedzi — 1.139 t. (707 t.) i juty — 1.619 t. (673 t.); spadek natomiast wykazały pozycje śledzi — 3.442 t. (3.716 t.), garbników — 1.278 t. (1.641 t.), rudy żelaznej — 80 t. (5.811 t.), pirytów — 5. 759 t. (7.600 t.), złomu żelaznego — 33.611 t. (44.502 t.), bawełny — 7.669 t. (8.855 t.) i wełny — 1.234 t. (1.502 t.); ponadto ukazały znowu: ruda cynkowa — 2.322 t.

b) w wywozie — wzrost wykazały następujące pozycje: cukier 6.854 t. (1.210 t.), bekony — 2.851 t. (2.453 t.), makuchy — 1.409 t. (509 t.), węgiel eksportowy — 454.974 t. (438.304 t.), węgiel bunkrowy — 18.934 t. (17.190 t.), koks — 10.540 t. (8.948 t.) i cynk — 1.477 t. (1.069 t.); spadek natomiast odnosi się do następujących towarów: deski i łaty — 14.235 t. (24.842 t.); pozatem w miesiącu sprawozdawczym na wzrost wywozu wpłynęło również ukazanie się znowu następujących towarów: kości i mączka kostna — 152 t, sołe potasowe 2.565 t, nawozy azotowe — 4.823 t., karbid — 107 t. i szyny kolejowe — 1.546 t., natomiast brak w porównaniu z miesiącem ubiegłym następujących pozycyj towarowych — bale i słupy telegraficzne i materjały pędne.

Szczegółowe dane o zamorskim obrocie towarowym w listopadzie rb. podaje następujące zestawienie:

Import	w tonach		Eksport
ryż surowy	34	ryż	368
owoce świeże	2.913	mąka ryżowa	505
owoce suszone	1.399	cukier	6.854
orzechy i migdały	1.366	napoje alkoholowe	94
korzenie	213	sól	332
kawa, kakao, herbata	1.081	bekony	2.851
tytoń	160	wędliny	375
napoje alkoholowe	82	ptactwo bite	302
śledzie	3.442	jaja	1.254
fosforyty	11.187	makuchy	1.449
sadze	183	melasa	—
skóry	2.203	kości i mączka kostna	152
tłuszcze zwierzęce surowe	2.476	skóry	5
nasiona oleiste różne	4.069	deski i łaty	14.235
oleje i smary	144	bale i słupy	—
żywica	358	wyroby z drzewa	49
kauczuk	524	klepki	72
wyroby gumowe	14	dykty	502
tłuszcze i oleje roślinne	131	meble gięte	126
asfalt	1	wyroby koszykarskie	39
garbniki	1.278	węgiel eksportowy	454.974
farby	7	węgiel bunkrowy	18.934
ruda żelazna	80	koks	10.540
piryty	5.759	materjały pędne	—
ruda cynkowa	2.322	sól potasowa	2.565
złom żelazny	33.611	nawozy azotowe	4.823
miedź	1.139	soda	660
cyna	3	karbid	107
metale różne	295	salmiak	13
wyroby żelazne i stalowe	110	biel cynkowa	139

Import	w tonach	Eksport	
maszyny, aparaty i części	285	szyny kolejowe	1.546
samochody, motocykle i części	31	wyroby żelazne i stalowe	373
szmaty	411	żelazo surowe	—
celuloza	306	cynk	1.477
papa, tektura, papier	665	blacha cynkowa	217
bawełna	7.669	celuloza	459
juta	1.619	papa, tektura i papier	869
len, konopie, sisal i t. p.	51	bawełna	64
wełna	1.234	materjały i wyr. włókniste	105
różne	1.916	różne	4.439
	90.971		531.868

W listopadzie br. osiągnięty został rekord nietylko pod względem obrotów towarowych lecz także odnośnie ruchu statków i to tak co do ilości statków jakoteż ich pojemności.

Zawinęło do portu gdyńskiego w listopadzie br. 410 statków o pojemności 335.323 t. r. n. podczas gdy w miesiącu ubiegłym tylko 392 statki o tonażu 314.961 t. r. n. Wyszło natomiast z portu gdyńskiego 414 statków o pojemności 328.551 t. r. n. co w porównaniu do miesiąca ubiegłego — 385 statków o tonażu 318.475 t. r. n. — stanowi również zwyżkę.

Ruch statków w listopadzie stanowi w porównaniu z tymże miesiącem roku poprzedniego wzrost o 37 statków o pojemności 51.108 t. r. n. na wejściu i 44 statki o tonażu 46.418 t. r. n. na wyjściu.

Szczegółowe dane o ruchu statków w listopadzie podaje następująca tabela:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	il. statk.	t. r. n.	il. statk.	t. r. n.
Polska	31	32.552	31	32.172
W. M. Gdańsk	2	1.493	1	555
Anglja	16	20.411	15	20.136
Czechosłowacja	3	663	2	442
Danja	48	26.136	55	29.098
Estonja	9	4.660	10	4.724
Finlandja	26	28.145	30	29.168
Francja	1	813	1	813
Grecja	3	7.979	3	7.995
Holandja	12	6.028	12	4.861
Kanada	1	3.415	—	—
Łotwa	10	12.686	10	11.901
Niemcy	72	47.749	73	47.841
Norwegja	46	35.838	44	33.008
Panama	1	3.071	1	3.071
St. Zjedn. Am. Półn.	7	22.219	7	22.219
Szwecja	122	81.465	117	75.440
Turcja	—	—	1	2.041
Włochy	—	—	1	3.046
	410	335.328	414	328.551

Kolejność bander ukształtowała się w sposób następujący:

Pierwsze miejsce zajęła jak zwykle Szwecja drugie — Niemcy, trzecie — Norwegja, czwarte — Polska, piąte — Finlandja itd. wreszcie bandera W. M. Gdańska zajęła miejsce siedemnaste na 19 krajów, których bandery są reprezentowane.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w listopadzie br. wyniósł 805,7 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 52 i średni postój statku — 66,8 godzin.

Ruch pasażerski w listopadzie br. wykazuje dalszy spadek w porównaniu z miesiącem ubiegłym. Przyjechało do portu 213 osób, w tem z Anglji — 1, Danji — 19, Finlandji — 5, Niemiec — 1 i Stanów Zjednoczonych A. P. — 187. Wyjechało natomiast 479 osób. w tem do Anglji 134 osoby, Litwy — 2, St. Zjedn. A. P. — 335, Szwecji — 3 i via W. M. Gdańsk — 5.

Ogólny ruch pasażerski osiągnął cyfrę 792 osoby, co w porównaniu do miesiąca ubiegłego stanowi spadek o 53 osoby w odniesieniu do listopada roku ubiegłego wykazuje wzrost o 80 osób.

OSTATECZNE ZAŁATWIENIE SPRAWY ZAMÓWIENIA STATKÓW DLA LINJI GDYNIA—AMERYKA.

Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, jak głosi komunikat Ministerstwa Przemysłu i Handlu podpisało w dniu 29 listopada br. umowę z włoską stocznią Monfalcone w Trieście na budowę dwóch nowych statków dla linji Gdynia—Ameryka.

Oba statki gotowe będą w roku 1935. Statki te będą typu pasażersko-towarowego. Każdy z nich będzie mniej więcej dwa razy większy od statku „Polonja".

Podróż nowemi statkami na szlaku Gdynia—Nowy York trwać będzie tylko 8 dni, zamiast 13 jak obecnie.

Umowa ze stocznią przewiduje spłatę należności w ciągu lat, oraz pozakontyngentową kompensatę węglową w stosunku 1 do 1.

Pozatem stocznia zobowiązuje się do zakupienia w Polsce pewnej ilości żelaza potrzebnego do budowy okrętów, oraz przyjęcie zasady udzielania pierwszeństwa Polsce przy zakupie różnego rodzaju towarów. W ten sposób transakcja nie wpłynie na pogorszenie naszego bilansu handlowego.

Napęd owych statków będzie motorowy. — Szybkość ich wynosić ma od 18 do 20 węzłów, a zatem będą to statki najszybsze i najnowocześniejsze, jakie kursują z Bałtyku do Ameryki. Mimo, iż na naszych nowych statkach transatlantyckich będą tylko 2 klasy: turystyczna i trzecia, urządzenia pasażerskie znacznie będą przewyższały jakością urządzenia na statkach dotychczasowych. Każdy z nowych statków będzie miał miejsca na 760 pasażerów, którzy mieszkać będą wyłącznie w jedno i dwuosobowych kabinach.

ULGI DLA TRANZYTU PRODUKTÓW POCHODZENIA ZWIERZĘCEGO.

Ministerstwo Reform Rolnych zgodziło się na dopuszczenie tranzytu surowców pochodzenia zwierzęcego bez specjalnych ograniczeń. Przesyłki winny być jedynie zaopatrzone:

1) w świadectwo zdrowotności, wystawione przez władze weterynaryjne kraju pochodzenia — lub przy przywozie łamanym przez władze odnośnego kraju, potwierdzające, że przesyłka jest częścią transportu, który był zaopatrzony w świadectwo zdrowotności.

Świadectwa zdrowotności dla produktów tranzytowych mogą być wystawione w obcych językach bez obowiązku dołączania tłumaczeń na język polski lub francuski z zastrzeżeniem, że władze celne mogą zażądać ich przetłumaczenia zależnie od uznania.

Świadectwa zdrowotności winny stwierdzać, że

a) produkty tranzytowe pochodzą ze zwierząt uznanych za wolne od zaraźliwych chorób zwierzęcych,

b) produkty nie pozostawały w styczności z osobami, zwierzętami lub przedmiotami, które mogłyby być rozsadnikami zaraźliwych chorób zwierzęcych,

c) produkty zostały poddane zabiegom unieszkodliwiającym zarazki chorób zwierzęcych.

2. Zastępcy firm importujących tranzytem przez Polskę (ekspedytorzy) winni bezwzględnie przedstawić władzom celnym dowody, z których wynika, że przesyłki tranzytowe produktów i surowców zwierzęcych będą bezwarunkowo przyjęte przez kraje przeznaczone.

Wszystkie urządzenia, użyte do przeładunku tych towarów, winny być każdorazowo dokładnie oczyszczone i odkażone w myśl przepisów sanitarno-weterynaryjnych.

Rozporządzenie to odnosi się do przesyłek tranu, pierzą, surowej wełny, surowej szczeciny, skór surowych końskich, bydlęcych, świńskich, solonych, mokro-solonych — surowych skór futrzanych, odpadków skór, tłusczów zwierzęcych, jelit solonych i suszonych oraz mięsa.

Powyższe zarządzenia Ministerstwa Rolnictwa są tymczasowe, a w najbliższym casie zostanie wydane specjalne rozporządzenie które będzie normować tranzyt surowców pochodzenia zwierzęcego.

W związku z wymaganem przedkładaniem dowodów, stwierdzających, że przesyłki będą bezwarunkowo przyjmowane przez kraje przeznaczenia, może zachodzić potrzeba składowania ich w Gdyni, aż do czasu nadejścia tych dowodów.

Składowanie to nie będzie obciążało przesyłki, złożonej w magazynach Urzędu Morskiego, na podstawie uprawnienia dyrektora Urzędu Morskiego o możliwości zwalniania od opłat składowych na przeciąg 30 dni wszystkich towarów tranzytowych.

ZWALNIANIE OD OPŁAT SKŁADOWYCH TOWARÓW TRANZYTOWYCH.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni otrzymał pełnomocnictwo na zwalnianie od opłat składowych na przeciąg dni 30-tu towarów tranzytowych, przechodzących przez port gdyński.

POSIEDZENIE KOMISJI DYPLOMOWEJ.

Dnia 12 grudnia br. w gmachu Urzędu Morskiego pod przewodnictwem dyrektora Urzędu inżyniera St. Łęgowskiego, odbyło się posiedzenie Komisji Dyplomowej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LISTOPADZIE.

Ruch statków w porcie gdańskim wykazał w porównaniu do miesiąca poprzedniego pewne ożywienie. Zanotowano na wejściu 400 statkow o ogólnej pojemności 280.343 n. t. r., na wyjścu zaś 394 statki o ogólnej pojemności 182.397 n. t. r., jest to więc w porównaniu do października zwiększenie tonażu na wejściu o 3.625 n. t. r., na wyjściu zaś o 19.426 n. t. r., w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego zwiększenie tonażu na wejściu wyraża się w liczbie 10.726 n.t.r., na wyjściu zaś 19.526 n. t. r.

Ze statków na wejściu zawinęło z ładunkiem 155 jednostek o pojemności 97.657, zaś próżnych względnie z balastem 243 jednostki o pojemności 102.138 n. t. r. Wyszło z ładunkiem 366 statków o ogólnej pojemności 272.122 n. t. r., bez ładunku, względnie z balastem 26 statków o pojemności 9.727 n. t. r.

Jeśli chodzi o zestawienie rezultatów ruchu statków za 11 miesięcy roku bieżącego, to przedstawia on w porównaniu z rokiem 1932 spadek z 4216 statków na wejściu o ogólnej pojemności 2.494.860 n. t. r. na 3850 statków o pojemności 2.466.282 n. t. r. czyli o 366 jednostek, łącznej pojemności 28.587 n. t. r.

Co do przynależności państwowej statków, to jak zwykle Niemcy były na 1 miejscu (110 statków o pojemności 65.961 n. t. r.), drugie miejsce zajęła Szwecja — 97 statków o pojemności 47.825 n. t. r., trzecie — Danja — 60 statków o pojemności 44.479 ton rejestr. netto. Statków pod banderą polską zawinęło 16 o łącznej pojemności 13.301 n. t. r., zajmując 5 miejsce w obrocie ogólnym. Polska bandera zajęła miejsce przed Anglją, Finlandją i Holandją.

Ruch pasażerski był znikomy, przybyło bowiem w ciągu całego miesiąca drogą morską zaledwie 29 pasażerów, w tem 24 z Londynu, natomiast drogą morską z Gdańska ani jeden pasażer nie wyjechał. Listopad był pod tym względem najgorszym miesiącem w ciągu drugiego półrocza roku bieżącego. Najlepszym miesiącem był lipiec, gdy drogą morską do Gdańska przybyło 364 osoby, w tem z samego Londynu 294 osoby.

WĘGIEL POLSKI I ANGIELSKI W GDAŃSKU.

Wielkie zainteresowanie wzbudziła ostatnio zawarta pomiędzy koncernami polskiemi Robur i Progress transakcja na dostawę w ciągu roku 40.000 ton węgla polskiego dla gazowni i elektrowni gdańskich. Z tej ilości 30.000 t ma być przeznaczone dla gazowni, zaś 10.000 ton dla elektrowni. Dotąd władze gdańskie dla tych dwóch zakładów sprowadzały dosyć znaczne ilości węgla angielskiego. Dojście do

skutku tej transakcji umożliwione zostało dzięki przyznaniu przez koleje polskie ulgi taryfowej dla transportu tej partji.

Przyznając całkowicie celowość dążeń do stworzenia warunków konkurencyjnych dla walki na rynku gdańskim pomiędzy węglem polskim a węglem angielskim, nie możemy pominąć milczeniem faktu, że usilne starania, jakie od dłuższego czasu czyniły czynniki gospodarcze polskie na Pomorzu i w Gdyni, w celu uzyskania ulg taryfowych na węgiel dla ich potrzeb dostarczanego, nie zostały dotąd uwzględnione. Pisaliśmy w tej sprawie obszernie w Nr. 32 Biuletynu i nie możemy nie zwrócić ponownie uwagi na sprawę, która żywotnie obchodzi przemysł Pomorza i Gdyni.

Z drugiej strony, jeśli chodzi o rynek gdański, stwierdzamy, że w ciągu ubiegłego tygodnia do portu gdańskiego przybyło kilka partyj węgla angielskiego w ogólnej ilości około 10.000 ton.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Poseidon			13. 12.	—	16. 12
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34.

Po 16 listopada rb. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required.
Through Bills of Lading to all Finish Ports.
The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	18. 12.	20. 12.
Irene	27. 12.	29. 12.
Minos	1. 1. 34.	3. 1. 34.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 12. — z Gdańska 16. 12.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 12. — z Gdańska 23. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 15. 12.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdańska 12. 12.
s/s Erna — z Gdyni 2. 1. 34.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 13. 12.
s/s Akershus — z Gdyni 20. 12.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 29. 12.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 15. 12.
s/s Ursa — z Gdyni 2. 1. 34.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 14. 12.
s/s Borgholm — z Gdyni 22. 12.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 14. 12.
s/s Iwan — z Gdyni 27. 12.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 14. 12.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 16. 12.
s/s Minos — z Gdańska 23. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 18. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Alice	13. 12.	16. 12.	19. 12.
Carsten Russ	16. 12.	19. 12.	23. 12.
Hinrich	20. 12.	23. 12.	26. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich. angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 12. 12. — z Gdańska 15. 12.
s/s Chorzów — z Gdyni 19. 12. — z Gdańska 22. 12.
s/s Śląsk — z Gdyni 26. 12. — z Gdańska 29. 12.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i sob.	Gdynia poniedz. i czwart.	Gdańsk środy i soboty
Vulcan		9. 12.	14. 12.	16. 12.
Butt		12. 12.	18. 12.	20. 12.
Diana		19. 12.	25. 12.	27. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	12. 12.	15. 12.	20. 12.
Tczew	19. 12.	22. 12.	29. 12.
Śląsk	26. 12.	29. 12.	3. 1. 34.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Vulcan — z Gdyni 14. 12. — z Gdańska 16. 12.
s/s Butt — z Gdyni 18. 12. — z Gdańska 20. 12.
s/s Perseus — z Gdyni 21. 12. — z Gdańska 23. 12.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 20. 12. — z Gdyni 21. 12.
s/s Premjer — z Gdańska 3. 1. 34. — z Gdyni 4. 1. 34.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdyni 13. 12.
s/s Baltonia — z Gdańska 26. 12. — z Gdyni 28. 12.
s/s Baltonia — z Gdańska — 8. 1. 34. — z Gdyni 10./11. 1. 34.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 13. 12. — z Gdyni 14. 12.
s/s Lublin — z Gdańska 20. 12. — z Gdyni 21. 12.
s/s Lwów — z Gdańska 27. 12. — z Gdyni 28. 12.
s/s Lublin — z Gdańska 3. 1. 34. — z Gdyni 4. 1. 34.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy (Antwerp — Ghent — Brussel — Ostend)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ellavore — z Gdyni 5. 12.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 24. 12. — z Gdańska 28. 12.
s/s Tiber — z Gdyni 7. 1. 34. — z Gdańska 11. 1. 34.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 22. 12.
s/s Algarol — z Gdyni 5. 1. 34.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Yrsa — z Gdyni 12. 12.
s/s Jenny — z Gdyni 22. 12.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 12. do 15. 12. — z Gdańska 12. do 15. 12.
s/s Lisboa — z Gdyni 12. 1. 1934.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Mansuria — z Gdyni 19. 12. — z Gdańska 17. 12.
par. Livorno — z Gdyni 25. 1. 34.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 11. 12. — z Gdańska 12. 12.
m/s Vikingland — z Gdyni 18. 12.
m/s Blaland — z Gdyni 3. 1. 34.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury — z Gdyni 17. 12.
s/s Scanpenn — z Gdyni 30. 12.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 5. 1. 34.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Margareta — z Gdyni 30. 12.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdyni 18. 12.
s/s Heracles — z Gdyni 7. 1. 34.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska

s/s City of Bath — z Gdyni 16. 12.
s/s Medon — z Gdyni 20. 12.
s/s Laomedon — z Gdyni 7. 1. 34.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mosesl Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Kaaparen — z Gdyni 10. 1. 34.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Argosy 16. 12.	s/s Scanmail 16. 12.
s/s Cliffwood 26. 12.	s/s Scanpenn 23. 12.
s/s Scanyork 30. 12.	s/s Argosy 29. 12.
	s/s Cliffwood 10. 1. 34.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 20. 1. 34.	s/s Kościuszko 20. 12.
s/s Kościuszko 24. 2. 34.	s/s Kościuszko 1. II. 34.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 22. 1. 34.	s/s Kościuszko 20. 12.
s/s Kościuszko 26. 2. 34.	s/s Kościuszko 1. 2. 34.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Poseidon	5. 12.	9. 12.	13. 12.	—	16. 12.
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34	—	6. 1. 34.

Po 16 listopada rb. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Alice	13. 12.	16. 12.	19. 12.
Carsten Russ	16. 12.	19. 12.	23. 12.
Hinrich	20. 12.	23. 12.	26. 12.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 16. 12.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 23. 12.
z Rotterdamu s/s Chorzów 30. 12.
z Rotterdamu s/s Śląsk 6. I. 34.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub subst.	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedz. i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	12. 12.	18. 12.	20. 12.
Perseus	16. 12.	21. 12.	29. 12.
Diana	19. 12.	25. 12.	27. 12.
Condor	23. 12.	28. 12.	30. 12.
Vulcan	30. 12.	4. 1. 34.	6. 1. 34.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 13. 12.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 20. 12.
z Antwerpji — s/s Tczew 27. 12.
z Antwerpji — s/s Śląsk 3. 1. 34.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	14. 12.	18. 12.	20. 12.	23. 12.
Irene	21. 12.	27. 12.	29. 12.	1. 1. 34.
Minos	18. 12.	1. 1. 34.	3. 1. 34.	6. 1. 34.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Premjer	14. 12.	17. 12.	20. 12.
Premjer	28. 12.	31. 12.	3. 1. 34.
Premjer	11. 1. 34.		

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s	Odjazd z Londynu (Saling from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Baltonia			14. 12.
Baltonia	21. 12.	26. 12.	27. 12.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Lublin	14. 12.	17. 12.	20. 12.
Lwów	21. 12.	24. 12.	27. 12.
Lublin	28. 12.	31. 12.	3. 1. 34.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi z Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Vasaholm	—	18. 11.	25. 11.	—	25. 12.
m/s Tysla	20. 11.	—	2. 12.	—	27. 12.
m/s Toledo	—	28. 11.	5. 12.	—	5. 1.
m/s Svaneholm	—	8. 12.	15. 12.	21. 12.	20. 1.
m/s America	—	18. 12.	26. 12.	—	25. 1.
m/s Blankoholm	20. 12.	28. 12.	15. 12.	—	3. 2.
m/s Tortugas	—	8. 1.	15. 1.	22. 1.	14. 2.
m/s Stureholm	—	18. 1.	25. 1.	—	23. 2.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania KAWY

	Termin wyjścia			
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	przyj. Gdynia/Gdańsk
par. Orient	22. 10.	26. 10.	29. 10.	5. 12. 6. 12.
par. Herakles	3. 11.	5. 11.	7. 11.	9. 12. 11. 12.
par. Equator	20. 11.	23. 11.	26. 11.	27. 12. 29. 12.
par. Mercator	4. 12.	6. 12.	8. 12.	7. 1. 9. 1.
par. Bore IX	3. 1.	5. 1.	7. 1.	7. 2. 9. 2.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska—Lewant Agencja Okrętowa Sp. z o. o.

Nazwa statku	Termin wyjścia						Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbuł	Beyrouth	Aleksandria	Jafa	Haifa	Gdynia-Gdańsk
M./S. „Hemland“	4-6. 12.	—	—	12. 12.	—	18. 12.	7. 1.
M./S. „Nordland”	—	—	14-16. 12.	24. 12.	31. 12.	—	20. 1.
M./S. „Gotland”	23-24. 12	25-28. 12.	30. 12-2.1.	5. 1.	—	11. 1.	30. 1.
M./S. „Erland”	8-10. 1.	10-12. 1.	4-6 1.	—	22. 1.	22. 1.	10, 2.
M./S. „Vikingland”	12-14. 1.	14-16. 1.	16-18. 1.	25. 1.	—	1. 2.	18. 2.
M./S. „Blaland“	24-26. 1.	26-28. 1.	30. 1.-2. 2.	—	12. 2.	—	4. 3.
M./S. „Hemland“	29-31. 1.	1-3. 2.	5-8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
M./S. „Nordland“	14-16. 2.	16-18. 2.	19-21. 2.	25. 2.	5. 3.	—	24. 3.
M./S. „Gotland“	20-22. 2.	23-25. 2.	26-28. 2.	8. 3.	—	15. 3.	4. 4.

Morze Śródziemne — Włochy — Sycylja — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Marsylja	Genua	Livorno	Neapel	Bari	Syrakus	Calania	Messina	Palermo	Przyjście Gdynia-Gdańsk
par. „KANADIA“	—	—	—	—	2.12.	6.12.	7.12.	8.12.	9.12.	29.12.
par. „VALENCIA“	—	11.12.	12.12.	—	—	—	—	—	—	—
par. „ALBANIA“	20.12.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
par. „KALABRIA“	—	15.12.	—	19.12.	—	20.12.	21.12.	22.12.	23.12.	15.1.
par. „ANDALUSIA“	29.12	23.12	26.12.	—	—	—	—	—	—	—
par. „HISPANIA“	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



GDYNIA JAKO PORT TRANZYTOWY POMIĘDZY FINLANDJĄ A DALEKIM WSCHODEM.

Bezpośrednim skutkiem otwarcia nowej linji Gdynia — Daleki Wschód, jest przejęcie przez Fińskie Tow. Okrętowe przedstawicielstwa na Finlandję linji okrętowej Alfred Holt & Co. i Ellerman & Buchnall Steamship Co., które jak wiadomo są właścicielami statków linji Gdynia — Daleki Wschód. Towarzystwo Fińskie, przejmując to przedstawicielstwo zamierza, przy pomocy już istniejącej linji

regularnej Helsinki — Gdynia, z portu naszego uczynić punkt przeładunkowy dla towarów fińskich, eksportowanych do Azji.

Fakt ten może być uważany za potwierdzenie poważnego znaczenia, jakie ma dla rozwoju ruchu tranzytowego przez Gdynię istnienie regularnych linij, połączenie portów Bałtyku z portami azjatyckiemi. To samo towarzystwo fińskie również via Gdynia za pomocą statków Svenska Orient Line utrzymuje stosunki handlowe z Egiptem, Palestyną, Grecją i Turcją.

SZYBKI ZAŁADUNEK WĘGLA W PORTACH POLSKICH.

Fachowa prasa angielska, a mianowicie „Fairplay" podkreśla szybki załadunek węgla eksportowego w portach polskich, przytaczając jako przykład załadowanie 35.000 ton węgla dla jednej firmy od godz. 19, dnia 22 października br. do godz. 21, dnia 1 listopada, na pięć statków, a mianowicie: Dragon, Cleanthis, Okeana, A. Michalos i Fotini Carras. Każdy z powyższych statków załadowany został w niecałych dwóch dniach, przyczem najlepszą wydajność pracy osiągnięto przy załadunku na s. s. Fotini Carras, który załadował 7.900 ton od godz. 20 dnia 31 października do godz. 21 następnego dnia.

STAWKI FRACHTOWE.

Szwedzki index frachtowy.

(Index ogólny i poszczególny dla pewnych kategoryj frachtów — zestawiony przez Svenska Handelsbanken; Stockholm — cyfry w nawiasach przedstawiają wartość nominalną w złocie).

Rok i miesiąc		Index ogólny	Frachty krajowe	Frachty zagranicz.	Frachty węglowe	Frachty zbożowe	Frachty drzewne
1932	wrzesień	106(70)	89(59)	122(81)	80(53)	99(65)	114(76)
	październik	106(69)	89(58)	123(80)	85(55)	94(62)	116(76)
	listopad	105(68)	86(56)	124(80)	82(53)	90(59)	117(76)
	grudzień	107(72)	89(59)	126(84)	78(52)	100(67)	119(80)
1933	styczeń	108(73)	88(60)	127(87)	76(52)	100(68)	120(81)
	luty	104(71)	83(56)	125(85)	75(51)	90(61)	115(78)
	marzec	101(68)	81(55)	121(82)	74(50)	88(59)	111(75)
	kwiecień	98(65)	80(53)	116(77)	74(49)	86(57)	106(70)
	maj	101(65)	84(54)	119(76)	75(48)	93(60)	112(72)
	czerwiec	101(65)	83(54)	119(77)	75(49)	91(59)	115(75)
	lipiec	102(65)	87(56)	117(75)	75(48)	99(63)	112(72)
	sierpień	95(60)	78(49)	111(70)	75(47)	81(51)	108(68)
	wrzesień	93(55)	76(46)	110(66)	77(46)	75(45)	107(64)
	październik	96(57)	80(48)	111(67)	78(47)	82(49)	110(66)

Duński index frachtowy.

Duński Index Number frachtowy przedstawiał się w ostatnich miesiącach, podług danych Departamentu Statystycznego następująco: (Styczeń — marzec 1925 = 100)

1932		1933		1933	
		styczeń	94,7	czerwiec	98,5
październik	99,9	luty	105,0	lipiec	98,2
listopad	92,5	marzec	103,9	sierpień	99,2
grudzień	92,9	kwiecień	100,8	wrzesień	98,6
		maj	99,0	październik	99,3

Niemiecki index frachtowy.
(1913 = 100).

	Europa		Pozaeuropej.		Ogólny	
	Kabotaż	Zagran.	Krajow.	Zagran.	Krajowy	Index
wrzesień 1932	79,3	60,9	62,8	91,9	60,7	65,1
sierpień 1933	78,3	58,3	64,2	74,2	49,1	61,0
wrzesień 1933	78,2	56,7	63,3	70,0	47,6	59,6

TABELE ZAMIENNE DO KALKULACJI W HANDLU MORSKIM.

W bieżącym miesiącu wyszły z druku „Tabele zamienne do kalkulacji w handlu morskim", opracowane przez p. J. H. Kunerta, referenta Izby. — Tabele powyższe zawierają:

Tabelę do przeliczania szylingów i pensów na dziesiętne funta szterlinga; wagi metryczne, angielskie i amerykańskie; wagi węglowe angielskie; miary długości powierzchni i pojemności metryczne, angielskie i amerykańskie; miary frachtowe; miary drzewa (standarty); miary dla zbóż; wagi bel bawełny; podwójne tabele zamienne jednostek wag i miar metrycznych, angielskich i amerykańskich.

Omawiane tabele, niezbędne w każdej firmie portowej oraz importowo-eksportowej, są do nabycia u nakładcy. Zamówienia przyjmuje referat prasowy Izby po cenie 3,— zł za egzemplarz.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OGRANICZENIE PRZYWOZU BEKONÓW DO ANGLJI.

Od 1 grudnia br. obowiązuje w Anglji nowy system w zakresie przywozu bekonów. W związku z wchodzącym w tym terminie w życie zakazem przywozu bekonów i szynek, wymagane jest przedkładanie zaświadczeń wywozowych. Wzór i sposób wydawania zaświadczeń ustalony został przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na podstawie wymagań stawianych przez Board of Trade.

Postanowienia „kodeksu bekonowego" zostały zmienione na ostatniej konferencji bekonowej w Board of Trade w ten sposób, że przydzielone poszczególnym państwom kwoty bekonowe ustalane będą loco port przeznaczenia.

ZNIŻKI CELNE NA TKANINY WŁÓKIENNICZE W FINLANDJI.

Traktat handlowy angielsko-fiński wszedł w życie 23 listopada rb. Przyznane w umowie tej zniżki celne na rzecz towarów angielskich przy imporcie ich do Finlandji obowiązywać będą na zasadzie klauzuli największego uprzywilejowania wszystkie kraje traktatowe, również więc i Polskę. Zniżki te obejmują przywóz sukna introligatorskiego (poz. 235), pluszu i aksamitu (poz. 236 i 237), tkanin bawełnianych, stawki w zależności od wagi 1 m² i od stanu ich

przeróbki — (poz. 241, 242, część 243 i 244, 245, 247, 248), tkanin z juty, lnu i t. p., (poz. 258 i 259), tkanin wełnianych (poz. 274, 275 i 276), tkanin z włosia (poz. 277), tkanin jedwabnych (poz. 307a). Inne stawki celne na wyroby włókiennicze pozostają niezmienione, przyczem związanie ich następuje w dotychczasowej wysokości, a rząd fiński traci możność podwyższania ich (pozycje zaopatrzone „gwiazdkami") do czterokrotnej wysokości.

KONTYNGENTOWANIE IMPORTU W GRECJI.

Ministrowie Gospodarki Narodowej i Finansów wydali rozporządzenie, określające zasady kontyngentowania importu na okres półroczny od dnia 16 listopada 1933 do dnia 15 maja 1934 włącznie. Rozporządzenie to powołuje się na poprzednio obowiązującą ustawę 5426, której postanowienia będą nadal obowiązywały, o ile przez nowe rozporządzenie nie zostały zmienione. W miejsce wydanych poprzednio importerom greckim książeczek przywozowych będą im wydane nowe dla takiej samej ilości tych samych artykułów, ponadto przedłużono ważność tych dawnych książeczek do dn. 5 grudnia, o ile chodzi o książeczki wydane przez Izbę Handlową w Salonikach, do dn. 31-go grudnia br. Pozwolenia zaś przywozowe nadkontyngentowe wydane przez Min. Gospodarki Narod. i Centr. Komitet Przydziałów Dodatkowych zachowują ważność na cały obecny okres półroczny. Również przedsiębiorstwa przemysłowe otrzymują książeczki przywozowe, wydane przez Izby Handlowe dla takich jak poprzednio, kontyngentów i artykułów. W każdym jednak razie wydanie nowej książeczki przywozowej może nastąpć dopiero po złożeniu przez petenta starej książeczki. W wypadku, gdy kontyngent importowy na następne półrocze juz jest pokryty w całości lub części przez towary złożone w składach przed 7 maja 1932, a na których wwóz pozwolenie zostało cofnięte, zostanie udzielony kontyngent dodatkowy równający się czwartej części ilości w ten sposób pokrytej.

Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe egzystujące i funkcjonujące od najmniej 15 lat, a które nie otrzymały przydziału wobec tego, że w latach 1929—1931 nie trudniły się importem, otrzymają obecnie książeczki importowe na podstawie importu w ciągu pięciolecia 1923—1928. (P. I. E.)

WYMIANA HANDLOWA POLSKO-CHIŃSKA.

W związku z otwarciem bezpośredniej linji okrętowej pomiędzy Gdynią, a portami Dalekiego Wschodu, podajemy poniższe informacje o wymianie handlowej polsko-chińskiej, podane przez Poselstwo R. P. w Szanghaju.

W roku 1932 nastąpił spadek obrotów towarowych Chin, tłumaczący się nietyle ogólno-światowym kryzysem ekonomicznym, co depresją gospodarczą, w jakiej znalazły się Chiny w 1932 roku, z powodu wypadków wojennych w Mandżurji i utraty tej prowincji oraz niepokojów wewnętrznych.

Wwóz polski do Chin w roku 1932 przedstawiał się następująco (dane statystyki chińskiej wykazane w C. G. U. przeliczono na złote

po oficjalnym kursie przyjętym przez Urząd Ceł Morskich. t. j. 1 C. G. U. = zł 3.5656) w tys. złotych:

Rodzaj towaru	1931 stat. pols.	1931 stat. chiń.	1932 stat. pols.	1932 stat. chiń.
Artykuły spożywcze	1	—	3	—
Surowce i półfabrykaty	64	38	2	25
Wyroby gotowe	9.131	1.054	3.489	919
Razem	9.196	1.092	3.494	994

Tak, jak i w latach poprzednich, uderza przedewszystkiem rozbieżność między danemi statystyki polskiej a chińskiej. Różnica ta wynika z dwu przyczyn:

1) metodologicznej — w statystyce polskiej podawany jest kraj przeznaczenia towaru, bez względu na to, czy jest on wysłany bezpośrednio do importera, czy też za pośrednictwem trzeciego państwa: chińska zaś statystyka zadawalnia się podaniem, skąd dany towar nadszedł (kraj ekspedycji), co oczywista nie daje wiernego obrazu. stąd przodujące miejsce jakie zajmuje w imporcie do Chin np. Hongkong, który sam nic nie produkuje:

2) pośrednictwa obcego — bardzo małe tylko ilości towaru polskiego importowane do Chin są rezultatem bezpośrednich tranzakcyj między eksporterem polskim a chińskim importerem, gros importu natomiast posługuje się pośrednictwem obcem (głównie niemieckiem i angielskiem). Kwestja konieczności udzielania długoterminowego kredytu, z drugiej zaś strony nieznajomość rynku i związana z tem obawa ryzyka, oraz przyzwyczajenie dostarczania towarów niemal wyłącznie na rynki bliższe.

Trzeba silnie podkreślić zakorzenioną niechęć eksportera polskiego do nawiązywania bezpośrednich stosunków z odbiorcą na rynkach zagranicznych, niechęcią wielce rozpowszechnioną jeszcze dzisiaj. Mimo możliwości uzyskania lepszej ceny często eksporter polski woli posługiwać się kosztownem pośrednictwem obcem. Jest to objaw wielce szkodliwy, który należałoby zwalczyć możliwie jaknajszybciej. rozrost handlu zagranicznego naszego nie jest bowiem możliwym, jeśli nadal będzie on uzależniony od obcych pośredników.

Rezultatem tego jest, że towar polski przychodzi do Chin jako niemiecki, angielski czy hongkoński. Sytuacja nieco się poprawi automatycznie pod tym względem z chwilą obowiązkowego znakowania towarów krajem ich pochodzenia. Początkowo znakowanie miało obowiązywać od dnia 1. I. 1934, obecnie przesunięte zostało na 1. VII. 1934 r., ale i to nie zastąpi nawiązania bezpośredniego kontaktu z kupcem w Chinach. Samo pośrednictwo nie da się jednak zwalczyć, jeśli eksporter polski nie będzie chciał tego kontaktu nawiązać. Sprawa znalezienia reprezentantów nie przedstawiałaby większych trudności, gdyby zwalczyć uprzedzenie i upór naszych eksporterów.

Należy jeszcze podkreślić, że eksporter polski chcąc otrzymać gotówkę, idzie na wszystkie ustępstwa i warunki, zgadzając się np. na znakowanie towaru wyłącznie firmą pośrednika obcego, skutkiem czego zdarza się, że towar polski już z kraju wysłany jest ze stemplem firmy niemieckiej, czy angielskiej.

Szczegółowe rozpatrzenie i porównanie statystyk polskiej i chińskiej nastręcza wiele trudności, głównie ze względu na odmienne metody stosowane przy ich układaniu, oraz na szczegółowość statystyki naszej, mającej 4370 pozycyj, gdy chińska ma ich zaledwie 483.

Przyjmując dla wygody podział stosowany w statystyce polskiej, otrzymamy następujące dane (w tysiącach złotych polskich) za ubiegłe dwa lata:

RODZAJ TOWARU	1931 stat. polska	1931 stat. chińska	1932 stat. polska	1932 stat. chińska
I. Artykuły spożywcze	1	—	3	—
II. Surowce i półfabrykaty				
Nasiona	63	—	—	—
Cynk	—	0,7	—	25
Różne	1	—	2	—
III. Wyroby gotowe				
Skóry wyprawione	11	—	—	24
Inne wyroby skórzane	8	—	17	4
Meble	1	—	15	—
Środki lecznicze	17	—	4	—
Przetwory chemiczne nieorgan.	—	—	22	—
Farby nieorganiczne	40	—	—	—
Środki zapalne (zapałki)	387	75	—	6
Surowiec do wyrobu zapałek	—	37	—	—
Różne przetwory chemiczne	21	—	—	—
Żelazo i stal	5	—	—	—
Rury, wyroby kotlarskie etc.	158	—	116	—
Wyroby z blachy emaljowanej	7	—	—	5
Wyroby z cynku	103	—	—	—
Maszyny włókiennicze	29	—	—	8
Tkaniny bawełn., wyr. szmukl. etc.	17	145	76	9
Przędza wełniana	1904	—	2988	67
Tkaniny wełniane	4307	805	934	560
Przędza jedwabna	2008	—	1089	79
Tkaniny jedwabne i półjedwabne	4	1	—	11
Wyroby dziane	2	—	—	—
Odzież wszelka	81	3	103	—
Norymberszczyzna	—	10	—	—
Derki i dywany wełniane	—	4	—	35
Krawaty	9	—	—	—
Bibułka papierosowa	—	—	108	95
Papier	—	—	—	5
Różne towary	15	12	17	11
Razem	9.196	1.092	5.494	944

Jak widać z powyższej tabeli, duża część towarów, wywiezionych z Polski do Chin i figurujących jako takie w statystyce polskiej, nie znajduje odpowiednika w danych statystyki chińskiej, lub też cyfry są nieporównanie mniejsze od cyfry statystyki polskiej.

Najmniejszą różnicę wykazują tkaniny wełniane i bibułka papierosowa, dzięki temu, że istnieją w Szanghaju firmy, mające bezpośredni kontakt z eksporterami w kraju.

W ostatnich czasach daje się zauważyć chęć ze strony importerów chińskich nawiązania kontaktu z nieznaną tu prawie jeszcze Polską.

Należy również podkreślić, że o ile import do Chin w 1932 roku był o 26% mniejszy niż w roku poprzednim, o tyle eksport polski na rynek chiński spadł w tym samym czasie według statystyki polskiej o 45% mniej więcej! Jest to objaw niepożądany i świadczy o małem zainteresowaniu eksporterów polskich tym rynkiem. mimo, że należy on do rzędu tych, które nie posiadają ograniczeń importowych ani kontyngentów czy też ograniczeń walutowych. pomijając już kwestję jego chłonności. Jak minimalny jest eksport polski do Chin najlepiej wykazuje statystyka:

Czechosłowacja	zł	3.069	tysięcy
Austrja	zł	6.520	tysięcy
Belgja	zł	41.577	tysięcy
Szwajcarja	zł	9.711	tysięcy
Szwecja	zł	13.468	tysięcy
Luksemburg	zł	3.545	tysięcy
Finlandja	zł	3.678	tysięcy
Polska	zł	944	tysięcy

Należy jeszcze podkreślić. że istniejący przemysł krajowy szybko się rozwija, rząd zaś prowadzi politykę, zdążającą do stworzenia możliwie jaknajbardziej wszechstronnego przemysłu krajowego. Jakkolwiek Chiny przez bardzo długi czas jeszcze będą musiały wwozić duże ilości wszelkiego towaru, jednak można się spodziewać. że import niektórych towarów będzie stale się zmniejszał. jak np. wyrobów perfumeryjno-kosmetycznych, bawełnianych etc.

NOWE PRZEPISY DEWIZOWE W CZECHOSŁOWACJI.

Nowa lista dewizowa ogłoszona dnia 7. XI. br. wprowadza uzupełnienia i zmiany do listy dewizowej z dnia 10. VII. br.

W artykułach, interesujących nasz eksport, wprowadzono na na listę towarów wolnych od pozwolenia dowizowego:

pszenicę, żyto, jęczmień, owies, kukurydzę, wyroby młynarskie, ziemniaki. nasiona koniczyny z wyjątkiem czerwonej, woły, byki, krowy, młode bydło, cielęta, owce. kozy, konie, mleko, jaja, masło, mięso, kiełbasy, sery, gips, forniery, dykty. drożdże prasowane.

Z wyjątkiem ziemniaków (zakazy fitopatologiczne) i drożdży wszystkie powyższe artykuły pozostają nadal na liście zakazów przywozu, tak, że nowa lista dewizowa nie przynosi żadnych ulg w zakresie reglamentacji.

Równocześnie z nową listą dewizową skreślono z listy zakazów przywozu terpentynę i kilka innych, mniej interesujących nasz eksport artykułów oraz wprowadzono na tę listę wyroby tokarskie — nie z drzewa i filmy wyświetlone.

Podanie o przywóz artykułów, podlegających nadal zakazom przywozu, a zwolnionych od pozwoleń dewizowych, wnosić się będzie obecnie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, a nie do Komisji Dewizowej.

W DZIENNIKU USTAW R. P.

Nr. 94, poz. 732 z dnia 1 grudnia 1933 r. opublikowane zostało rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 27 listopada 1933 r. w sprawie ceł wywozowych, którego § 1 brzmi:

W pozycji 228 taryfy celnej wywozowej, ustalonej w § 1 rozporządzenia z dnia 4 stycznia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 25), w brzmieniu rozporządzenia z dnia 21 lutego 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 16 poz. 109), wprowadza się zmiany następujące:

1) dodaje się nowy punkt 6 z uwagą — treści następującej:

Cło od 100 kg — zł

6. Slipry, podkłady kolejowe, mostownice, podrozjezdnice, timbry i belki angielskie — wszystko z drzew iglastych i liściastych, ciosane lub tarte, nasycone lub nienasycone . . 10,—

Uwaga: 6: Drewno wymienione w poz. 228 p. 6 wywożone za zaświadczeniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu — bez cła.

2) Dotychczasowa uwaga 6 otrzymuje numer kolejny 7.

Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z tem, że towary w niem wymienione, nadane do wywozu zagranicę kolejami żelaznemi najpóźniej w przeddzień wejścia w życie rozporządzenia, bądź których ładunek na okręty w portach polskiego obszaru celnego w celu wywozu zagranicę rozpoczęty został również najpóźniej w przeddzień wejścia w życie rozporządzenia, nie będą podlegały opłacie cła wywozowego aż do dnia 20 grudnia 1933 r.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA PRZY WYWOZIE DRZEWA DO FRANCJI.

W ostatnich czasach władze celne francuskie przy imporcie wszelkich gatunków drzewa z Polski żądają przedłożenia formalnego świadectwa pochodzenia, używane dotąd w miejsce świadectw pochodzenia, licencje przywozowe, wystawiane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie nie mogą tych świadectw pochodzenia zastąpić.

Świadectwo pochodzenia może być wystawione przez Izbę Przemysłowo-Handlową i wizowane przez francuski konsulat, albo może być wystawione przez polski urząd celny, w którym to wypadku wiza konsularna nie jest potrzebna.

Przy eksporcie przez Gdańsk lub Gdynię najracjonalniejszem byłoby wystawianie świadectw pochodzenia przez odpowiedni urząd celny w Gdańsku lub Gdyni na cały ładunek okrętowy.

Sprawa ta jest ważna, gdyż w razie niedołączenia wymaganych świadectw pochodzenia, władze celne francuskie nie dokonują odprawy celnej i transportu nie wpuszczą.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 27 LISTOPADA 1933 R.

Austrja. Został zniesiony wprowadzony swego czasu zakaz importu blachy karbowanej. Obecnie udzielane są licencje na wwóz tego towaru, przyczem dla uzyskania tejże musi importer wykazać się odpowiednim importem w r. 1932.

Ustanowiony został dla Polski kontyngent na jaja, wynoszący 5500 q kwartalnie, przyczem połowa tej ilości będzie opłacała cło ulgowe. Podział kontyngentu będzie uskuteczniany na mocy importu dokonanego w r. 1931, przyczem jako dowód będą służyły odnośne pokwitowania celne.

Belgja. W „Monitorze belgijskim" z dnia 17 listopada rb. Nr. 321 ukazał się dekret królewski ograniczający przywóz do Belgji: gotowej konfekcji (ubrania) męskiej i damskiej (poz. 611 i 612), materjałów dzianych z jedwabiu i kłaków z jedwabiu naturalnego i sztucznego (poz. 509) oraz krawatów (poz. 621, kołnierzyków sztywnych, mankietów i gorsów do koszul (poz. 622.)

Licencyj udziela belg. Ministerstwo Przemysłu i Pracy. Dekret powyższy wszedł w życie z dniem 19 listopada rb.

Z dniem 15 listopada 1933 r. weszło w życie rozporządzenie, ustanawiające wagę opakowania przy imporcie cukru, a mianowicie: dla opakowań drewnianych (beczki paki itp.) na 10 kg. 100 kg. wagi brutto, dla zwyczajnych worków 1 kg. — podwójnych — 2 kg.

Projektowane jest skontyngentowanie importu, skór mebli, żarówek, wyrobów porcelanowych i fajansowych, przyczem odnośnie skór reglamentacją mają być objęte poz. 466 B1 i 2, 467, 468B i meble poz. 674, 677 i 678. Chodzi tu w pierwszej linji o meble gięte, zmontowane lub nie, pozatem meble specjalnie niewymienione jak również meble wyścielane.

Bułgarja. Rozporządzeniem z dnia 10 listopada br. uchylony został stosowany dotychczas przepis, nakazujący importerom bułgarskim zawieranie transakcyj w walucie kraju, z którego towar został zakupiony.

Chiny. Projektowana jest ogólna rewizja taryfy celnej i w związku z tem zmiany celne. Między innemi mają być objęte zwyżką stawek celnych o 3% następujące towary: wyroby i obuwie gumowe, kwas siarkowy, zniżką celną: jedwab sztuczny, materjały bawełniane. Surowce, sprowadzane dla celów produkcji mają być traktowane mniej protekcjonistycznie, niż wyroby gotowe. Wprowadzone swego czasu ograniczenie wywozu ryżu i pszenicy zostało zniesione rozporządzeniem z dnia 13 października 1933 r.

Termin znakowania pochodzenia towarów importowanych ma być przesunięty do dnia 1. 7. 1934 r. Przepis ten miał zacząć obowiązywać od 1. 1. 1934 r.

Dotychczas dopuszczony był import małych ilości materjałów wybuchowych za zezwoleniem urzędu celnego, obecnie jednak nawet drobne ilości muszą posiadać pozwolenie Ministerstwa Wojny i kartę transportową wydaną przez Min. Finansów.

Czechosłowacja. Ustanowiono kontyngent na listopad na import trzody chlewnej w wysokości 14.000 sztuk: z sumy tej przypada 5.300 szt. dla Jugosławji, 3.000 szt. Rumunji, 700 szt. Danji, 500 szt. Węgier, 400 szt. Łotwy i 100 szt. Holandji. Dla wytwórców salami przyznany został dodatkowy kontyngent dla Węgier w wysokości 3.000 szt. Kontyngent na tłuszcze zwierzęce — wynosi na listopad 125 wagonów.

Zwolnione zostały od opłaty celnej próbki farbowanej przędzy lub tkanin, nalepionych na tekturze i oprawionych w formie książki.

Z mocą obowiązującą od 10 listopada zniesioną została reglamentacja w stosunku do następujących towarów: poz. 173b — terpentyna, 306 — kauczuk płytych, 543 — wyroby skórzane w połączeniu z metalami szlachet. 597k, 604h i 604i.

Danja. Do parlamentu wniesiony został projekt przedłużenia mocy obowiązującej ustawy dewizowej, która wygasa z dniem 1 stycznia 1934 r.

Egipt. Na mocy rozporządzenia ministra finansów wszelkie maszyny rolnicze, sprowadzone na próbę, zwolnione zostają od opłaty celnej. Termin próby ustanowiony został do 6 miesięcy, po tym terminie, zależnie od dokonania lub niedokonania transakcji kupna, uiszczone musi być przypadające cło za te towary. Projektowana jest zniżka cła na nasiona ogrodowe.

Estonja. Według oświadczeń ministra gospodarki kontrola dewizowa będzie nadal utrzymana, by nie dopuścić do ucieczki kapitałów zagranicę. System pozwoleń przywozowych ma pozostać w mocy z tą tylko zmianą, że ministerstwo wyznaczać będzie kontyngent ogólny w zakresie danego towaru z podziałem na poszczególne kraje, a natomiast właściwa organizacja kupiecka uskuteczniać będzie podział kontyngentu między poszczególne firmy importowe.

Projekt rządowy przewiduje na przyszłość ustalanie kontyngentów ogólnych i podział ich na poszczególne kraje z tem jednak zastrzeżeniem, że cały przydział danego artykułu dla pojedyńczych krajów oddawany będzie w ręce organizacyj kupieckich, które dzielić go będą między poszczególne firmy importowe. Według oświadczeń władz estońskich system przydziału dewiz będzie nadal utrzymany.

Francja. Przy udzielaniu kontyngentów na bieliznę męską i damską (poz. 460 fr. tar. celnej) niejednokrotnie powstawały wątpliwości jak urzędy celne odróżniają chusteczki męskie od damskich; sprawa ta została ostatecznie zadecydowana przez Dyrekcję Celną: na mocy rozporządzenia z dnia 24 października jako damskie uważane są chusteczki, których największy wymiar nie przekracza 37 cm., jako męskie — 40 cm. Projektowana jest zwyżka cła na ceratę (poz. 431) a) w tar. minimalnej 4.90 fr. (dot. 4.25), w generalnej 19.60 (dot. 17 fr.) i b) 5.75 (dot. 5 fr,) — 23 fr: (dot. 20 fr.) od 1 kg., pozatem przedłożone zostały parlamentowi do zatwierdzenia następujące projekty: zwyżka cła na ryby i konserwy rybne, dachówkę, ustanowienie cła w wysokości 10 fr. od 1 kg. od używanej odzieży; podwójnej zwyżki cła na ryż, zwyżki cła w tar. minimalnej na obrusy ceratowe, suszone śliwki; wprowadzenie cła w wysokości 80—100 proc. ad valorem na koronki i roboty ręczne i wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia wyrobów kaletniczych, rękawiczek, krawatów, guzików, kapeluszy męskich, wyrobów z kauczuku, zabawek, szkła dętego i innych wyrobów szklanych, mydła toaletowego.

Wyczerpane zostały kontyngenty w stosunku do „autres pays" na poz. 179, 626. 481, 436, 406, bis; 461 g.

Na mocy rozporządzenia ogłoszonego w Journal Officiel z dnia 14 listopada r. b. przydział kontyngentów na konfekcję (poz. 460E) z Polski dokonywany jest przez Ministerstwo Przem. i Handlu w Warszawie. Import dozwolony jest tylko przez urzędy celne w Paryżu, Strasburgu, Marsylji i Algerji. Zgodnie z rozporządzeniem z dnia 14 listopada 1933 niepotrzebne są świadectwa pochodzenia przy imporcie niżej podanych towarów nieprzeznaczonych dla celów handlowych, a mianowicie: jaj, masła, owoców, obuwa, odzieży, stanowiącej bagaż osobisty, mebli, narzędzi i instrumentów, podarków. Natomiast potrzebne jest świadectwo pochodzenia przy imporcie urządzeń sklepowych, urządzeń biurowych i t. p. sprowadzanych przez kupców mających zamiar zająć się handlem we Francji, jakkolwiek towary te nie przeznaczone są dla celów sprzedażnych. To samo obowiązuje w stosunku do ogłoszeń i reklam.

Według doniesień prasy, rząd francuski zamierza wprowadzić nową opłatę dodatkową, która wynosić ma 50 cent. od 100 fr. w formie specjalnej opłaty stemplowej od każdej faktury. — W przyszłości więc będą obowiązywać trzy opłaty manipulacyjne: opłata stemplowa od kwitu, opłata licencyjna i wyżej wymieniona — od faktury.

Grecja. Utrudnienia stosowane przez władze greckie przy legalizowaniu świadectw pochodzenia towarów polskich będą usunięte z chwilą uregulowania całokształtu wymiany handlowej polsko-greckiej, co nastąpi przypuszczalnie w najbliższej przyszłości.

Wprowadzone zostało nowe cło (poz. 259 c) na filce z sierści zajęczej, królinej i bobrowej i t. p. dzikich zwierząt w połączeniu z wełną lub bez, lecz nie stożki kapeluszowe, farbowane lub nie, które wynosi w taryfie generalnej 6, minim. 4 drachm. od sztuki.

W ostatnich dniach listopada br. przywróciło Poselstwo Greckie w Warszawie legalizowanie świadectw pochodzenia przy eksporcie towarów polskich do Grecji wzamian za uruchomienie kontyngentów importowych dla Grecji ze strony Polski. Stan taki trwać ma aż do uregulowania całokształtu wymiany towarowej polsko-greckiej. —

Holandja. Od 1 stycznia 1934 r. pobierany będzie przy imporcie towarów zagranicznych podatek obrotowy w wysokości 3 proc. i luksusowy — 10 proc. wartości towaru wg. faktury. Wprowadzenie opłat tych w praktyce jest równoznaczne z podwyżką ceł.

Przy imporcie wszystkich towarów skontyngentowanych (patrz „Informator Eksportowy" Nr. 9 str. 4) należy załączyć obowiązkowo świadectwa pochodzenia, wystawione przez Izby Przemysłowo Handlowe lub urzędy celne. Przesyłki takich towarów niezaopatrzone w świadectwa pochodzenia nie są wpuszczane do Holandji.

Przedłużony został termin skontyngentowania importu kasz do 1 listopada 1933 r. do 31 stycznia 1934 r. W związku z zamierzonem wprowadzeniem od stycznia 1934 podatku obrotowego od towarów importowanych, w celach zapobieżenia spodziewanej nadmiernej podaży do tego czasu zagranicznych towarów, postanowił rząd holenderski skontyngentować na okres od 1 listopada do 1 stycznia 1934 import następujących towarów: gramofonów i ich części, głośników i ich części, linoleum wszelkiego gatunku parasoli i lasek, instalacyj centralnego ogrzewania i elektrycznych aparatów do golenia. Kontyngent wynosi przeciętnie 90 proc. ogólnego importu w miesiącach listopadzie i grudniu 1931/32 roku.

Na str. 8 Nr. 10 „Informatora Eksportowego" przypominaliśmy, że przy imporcie do Holandji wszystkich towarów skontyngentowanych obowiązuje przepis załączenia świadectw pochodzenia. Wyjątek stosowany jest obecnie tylko w zakresie przywozu detek rowerowych i niektórych artykułów elektrotechnicznych, nie interesujących eksportu polskiego.

Na okres od 1 listopada br. do 31 stycznia 1934 r. skontyngentowany został import wyrobów szklanych do użytku domowego do wysokości 85 proc. przeciętnej importu lat bazowych 1931 i 1932 r., na okres od 1 października do 31 marca 1934 r., import odkurzaczy — 100 proc. przeciętnego przywozu lat 1930, 1931 i 1932 r., oraz przedłużony został do 30 kwietnia 1934 r. kontyngent importowy na żarówki.

Władze celne holenderskie uznają jako próbki bez wartości jedynie takie artykuły, które nie posiadają żadnej wartości handlowej, które są uszkodzone, przedziurowane lub w inny sposób istotnie jej pozbawione. Nadsyłanie np. jednego pantofla lub rękawiczki nie jest uznane za przesyłkę bez wartości. Ze względu na istniejące przepisy kontyngentowe należy unikać niewłaściwego przesyłania próbek, bowiem są one często nieuznawane za pozbawione wartości handlowej, i nie są przez urząd celny wydawane ze względu na brak odnośnych pozwoleń importowych.

W. P. Irlandia. Rozporządzeniem z dnia 31 października 1933 r. podwyższone zostało cło na butelki do piwa, które wynosi obecnie 8 szyl. od grosa lub 75 proc. ad valorem.

Łotwa. Podwyższony został podatek konsumcyjny na wyroby zawierające spirytus t. j. wodę kolońską, esencję, lakiery i politury.

Niemcy. Traktat handlowy niemiecko fiński (patrz „Inf. Eksp." Nr. 9 str. 8) z roku 1926 i umowa dodatkowa z r. 1930 i 1932 zostały wypowiedziane. Podpisania nowej umowy spodziewać się należy przed końcem 1933 r.

Na mocy rozporządzeń z dnia 16 listopada 1933 r. wprowadzona została reglamentacja importu kwasu siarczanego: artykuł ten będzie dozwolony do wwozu tylko za uzyskaniem licencji.

Norwegja. W związku z zobowiązaniem się Norwegji w traktacie z Anglją do pokrywania 70 proc. importu węgla zagranicznego przywozem z Anglji, zostało z dn. 25 listopada wprowadzone w życie postanowienie przewidujące, że przy imporcie węgla wymagane jest pozwolenie państwowego urzędu węglowego oraz że za wystawienie pozwolenia pobiera się opłatę 2 oere od 1 tonny ang. Importerzy muszą zgóry zgłaszać swe zapotrzebowanie i podać kraj, skąd węgiel ma być przywieziony. —

Palestyna. Na mocy rozporządzenia z dnia 25 sierpnia 1933 r. zabroniony został import spirytusu drzewnego.

Rumunja. Z dniem 1 listopada 1933 skontyngentowany został import poz. 46, 49, 51, 54 i 60 min. tar. celnej. Pozycjami temi objęte są wszelkiego rodzaju ryby suszone i śnięte. Oprócz uzyskania pozwolenia obowiązuje przy imporcie tych towarów przedłożenie świadectwa pochodzenia, wizowanego przez konsulat. Rozporządzenie powyższe nie dotyczy wysyłek dokonanych przed 1 listopada.

Szwajcarja. Rozporządzeniem z dnia 9 listopada skontyngentowany został w stosunku do wszystkich krajów import wina (poz. 117 a 1) i 2) b 1) i 2) Obniżona została opłata licencyjna od poz. 156 b) (oczyszczony puch) z 10 na 6 fr. i od samochodów i karoseryj (poz. 914 d-e) z 5 na 3 fr.

Również rozporządzeniem z dnia 11 listopada skontyngentowane zostały następujące towary w stosunku do Polski poz. 545 galanterja wełniana, w stosunku do wszystkich krajów poz. 173, 175, 250, 259a, 306c, 367, 369, 481, 517, 557 a); 559: 571 b); 674 b), 694 a), 797, 882 c) h), 896 h), 898 b M. 5, 894 c) 898 b) M. 8, 910, 943, 957 a), 957 b. Pozycjami temi objęte są m. in. dykty, krepina, materjały bawełniane pasmanterja bawełniana, wyroby kuśnierskie, instalacje wodociągowe, wanny, oleje ciężkie (smary), maszyny do wyrobu dachówek, wózki dziecięce, aparaty fotograficzne, pianina i fortepiany.

Szwecja. Z dniem 13 listopada 1933 wprowadzona została zwyżka cła na konfekcję damską (za wyjątkiem płaszczy) poz. 607 z 75 na 150 proc.

Tunis. W dniu 27 października br. opublikowany został dekret rządu francuskiego z dnia 11 października 1933, znoszący stawki taryfy minimalnej wobec tych towarów polskich, które przy imporcie do Tunisu nie podlegały t. zw. taryfie lokalnej, a natomiast clone były wg. ceł taryfy francuskiej. Szczegółową listę towarów, które opłacać będą nadal cła dotychczasowe, zestawi Dyrekcja Ceł w Tunisie w najbliższym czasie.

Tunis. W Nr. 10 „Informatora Eksportowego" na str. 8 podaliśmy wiadomość o zastosowaniu do towarów polskich maksymalnych stawek taryfy generalnej francuskiej. Należy dodać, że z pośród specjalnie interesujących nasz eksport artykułów taryfie tej podlegają wyroby konfekcyjne i obuwie skórzane, natomiast według lokalnej taryfy tunetańskiej clone są nadal w niezmienionej wysokości: wędliny, konserwy mięsne, masło, ser, drzewo tarte i rąbane (podkłady kolejowe, budulec i t. p.) oraz dykty.

Włochy. W dniu 15 listopada br. ogłoszone zostało zarządzenie, przewidujące możność wprowadzania wobec państw o zdeprecjonowanej walucie podwyżek stawek celnych w formie określonych mnożników t. zw. „korespondencyjnch".

Kongo Belgijskie. W taryfie celnej Konga Belgijskiego dokonano całego szeregu zwyżek celnych, a mianowicie: podatek od napojów destylowanych podwyższono z 0,45 na 0,75 fr.; od piwa z 120 fr. na 250 fr. od 1 szkl., od wina w beczkach i balonach z 140 na 300 fr. Cło od napojów specjalnie niewyznaczonych wynosi 20 proc.(dot. 15 proc.) podatek od konfekcji wszelkiego rodzaju podwyższony został o 30 proc. Materjały bawełniane obłożone zostały dodatkową opłatą w wys. 27 proc. ad val. (dot. 18 proc.) Cło na inne materiały wynosi 18 proc. Podwyżką nie objęte zostały kołdry, wyroby jutowe i hafty. Na towary, które dotychczas nie ponosiły dodatkowych opłat celnych, nałożono podatek w wys. 10 proc. ad val.

BROSZURA O ZNIŻKACH CELNYCH.

Ostatnio ukazała się w druku broszura pt. „Zniżki celne, przyznane Austrji, linji celnej Belgijsko-Luksemburskiej i Związkowi Socjalistycznych Republik Rad, w opracowaniu p. Władysława Biernackiego. Broszura wydana została nakładem Stowarzyszenia Urzędników Skarbowych Rzeczypospolitej Polskiej.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

MOŻLIWOŚCI ZBYTU RYB WE FRANCJI.

W uzupełnieniu informacyj podanych w Nr. 7 „Informatora Eksportowego" na str. 3 należy nadmienić, że w zakresie doboru ryb w poszczególnych przesyłkach i opakowaniach odbiorcy francuscy nie posiadają sztywnych wymagań i rozmaite kraje eksportowe po-

stępują niejednakowo. Estonja np. pakuje ryby do skrzynek po 50—60 kilogramów (waga netto), segregując je na trzy grupy: drobne (do 1½ kg wagi), średnie (od 1½ do 2½ lub 3 kg) i duże (powyżej 2½ lub 3 kg). Zauważyć przytem wypada, iż drobne, ważące 500 do 1000gr szczupaki znajdują łatwo chętnych nabywców, mają bowiem tę zaletę, że są „podzielne". Inni eksporterzy, jak np. Duńczycy, robią skrzynki po 25 kg netto, zawierające sortyment różnych co do wagi szczupaków. Nie robi się naogół skrzynek ze szczupakami jednakowej wagi.

Skrzynki estońskie sporządzone są z drzewa iglastego. Deseczki grubości 13 mm. są zbijane zupełnie szczelnie. Na kantach skrzynek, w kierunku wysokości, przybite są listwy grubości 20 mm dla wzmocnienia. Między temi listwami, na małych bokach skrzynki umieszczona jest lekko wyżłobiona listewka, służąca jako chwyt. Wymiary skrzynki są następujące:

długość (wraz z listwą) — 89 cm,
długość wieka — 85 cm,
szerokość — 51 cm,
wysokość — 33 cm.

Celem należytego wzmocnienia skrzynek obija się je po załadowaniu towaru (przez całą szerokość, w dwu miejscach) taśmą żelazną t. zw. bednarką. Wewnątrz skrzynki te są wyłożone niesmołowaną papą i wymoszczone słomianką, wykonaną z prostej (z pod cepów) słomy, wiązanej lekko sznurkiem. Układa się najpierw warstwę lodu, potem ryb, postępując w ten sposób na zmianę, aż do wypełnienia skrzynki. Lodu się nie soli i tłucze się go dosyć miałko. Oczywiście nie trzeba zbytnio przeciążać skrzynki lodem, ze względu na cło obliczane od wagi brutto. W zimie można zmniejszyć ilość lodu.

Należy mieć na uwadze, że do skrzynek pakuje się ryby w stanie żywym, a nie śniętym. W ten sposób ma się maksymalną gwarancję świeżości towaru po nadejściu na miejsce przeznaczenia.

Znakowanie skrzyń może być rozmaite. Wystarcza wskazanie kraju pochodzenia, znak firmy i waga netto. Ewentualnie umieszcza się też napis dotyczący sortymentu (drobne, średnie, duże).

Zaznaczyć należy, że obecnie obowiązuje chwilowo dla towaru polskiego, prawdopodobnie aż do podpisania nowej konwencji handlowej polsko-francuskiej, cło maksymalne, czterokrotnie wyższe od minimalnego wynoszące 34 fr. od 100 kg.

Nawiązanie kontaktu z rynkiem francuskim może polskim eksporterom ułatwić Sekcja Raczano-Rybna Związku Przedstawicieli i Importerów Produktów Polskich we Francji.

Posiłkowanie się w sprzedaży ryb we Francji stałym przedstawicielem handlowym jest nieodzownem.

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma belgijska reflektuje na wędliny konserwy mięsne, rybne, jarzynowe, owocowe. R/28186/32/Pi.

Firma belgijska interesuje się artykułami żywnościowemi grzybami i t. d. R/28188/3E/Pi.

Firma amerykańska interesuje się importem chrzanu. R/27110/25/Pi.

Firma angielska interesuje się importem chmielu. R/28037/33/Pi.

Firma angielska poszukuje dostawców szkła stołowego. P/27478/63/Sz.

Firma francuska poszukuje dostawców dysków szklanych. Średnica dysku 67.68 mm., grubość 11, 12, 13 mm. P/27556/63/Sz.

Firma belgijska poszukuje dostawców szkła okiennego. P/27566/63/Sz.

Firma agenturowa w Belgji interesuje się wszelkiemi artykułami, służącemi do dekoracji wewnętrznej, jak szkło, wazy fajansowe, itd. P/27567/65/Sz.

Firma angielska interesuje się importem stożków do kapeluszy damskich. Stożki mają być produkowane z wełny oraz włosia, przerobionych na filc. P/28417/67/R.

Firma norweska interesuje się importem męskich kapeluszy w lepszych gatunkach. P/28451/64/R.

Na rynku angielskim istnieją znaczne możliwości zbytu papieru szmerglowego. P/28442/61/R.

Na rynku francuskim istnieją możliwości zbytu wyrobów z bakelitu. P/28029/47/G.

Firma egipska interesuje się importem tekstylij wyrobów lnianych, papierniczych, przędzy z jedwabiu sztucznego, oraz skór wszelkich gatunków do obuwia. P/28380/3M/R.

Firma amerykańska interesuje się importem sitek metalowych z rączką oraz gąbek metalowych. P/27658/4H/G.

Sfery rządowe egipskie interesują się ofertami ze strony dostawców polskich na deski do wyrobu skrzyń, części do montowania skrzyń i gotowe skrzynie. P/27996/40/Do.

Firma południowo-afrykańska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami dykt klejonych. P/26492/3B/Do.

Firma angielska, mająca liczne oddziały w Indjach Brytyjskich pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami dykt oraz siedzeń do krzeseł. P/26985/40/Do.

Firma szwedzka interesuje się importem kory topolowej. P/27915/40/Do.

Firma w Algerji pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami dykt i części desek do produkowania małych skrzynek P/27984/3R Do.

Firma szwedzka poszukuje poważne firmy lub osoby, mogące objąć przedstawicielstwo jej patentowanych numeratorów do opakowań wszelkiego rodzaju.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

TRANZYT TOWARÓW POLSKICH PRZEZ PRUSY WSCHODNIE I LITWĘ.

Od dnia 1 listopada rb. uprzystępniona została komunikacja towarowa między Polską a Łotwą i Estonją tranzytem przez Prusy Wschodnie i Litwę. Mianowicie przesyłki towarów z terytorjum Polski i W. M. Gdańska, będą uskuteczniane na podstawie bezpośrednich kwitów towarowych na terytorjum Łotwy i Estonji tranzytem przez Prusy Wschodnie i Litwę. Opłatę przewozową oblicza się: a) jeżeli istnieją stawki taryfy bezpośredniej — według tejże taryfy, b) we wszystkich innych wypadkach — według miejscowej taryfy kolejowej.

ZMIANY W KOLEJOWYCH TARYFACH TOWAROWYCH.

W ostatnich dniach listopada i z dniem 1 grudnia br. weszło w życie wiele drobnych zmian i uzupełnień w polskiej wewnętrznej taryfie towarowej.

Taryfa Część I B.

§ 20 w postanowieniach o obliczaniu przewoźnego zależnie od ładowności wagonów, żądanych przez nadawców zawiera przepis o potwierdzeniu przez kolej w liście przewozowym podstawienia wagonu o większej ładowności, aniżeli żądał na-

dawca. Ze strony handlarzy nierogacizny żądano analogicznego obliczania przewoźnego za żądaną powierzchnię ładunkową wagonów, jeśli kolej z braku wagonów żądanego wymiaru podstawia wagony o większej powierzchni ładunkowej. Z ważnością od 10 kwietnia br. dodano w § 20 postanowienie, że kolej ma potwierdzać także wypadki podstawiania wagonów o większej aniżeli była żądana powierzchnia ładunkowa. Obecnie dodatek ten znów skreślono. Skreślony dopisek był o tyle niewystarczającym, że pozatem w tekście § 20 nie było przepisu o obliczaniu przewoźnego zależnie od zamówionej powierzchni wagonu, ani też w postanowieniach wykonawczych do § 14 p. 8 R. P. T. niema mowy o zamawianiu wagonów pewnej powierzchni. Słuszność nakazywałaby uregulowanie tej sprawy tak, jak jest uregulowaną na wypadek podstawienia przez kolej wagonu o ładowności większej, aniżeli żądaną była przez nadawcę, mimo, że według § 14 p. 7 R. P. T. kolej dostarcza wagony o oznaczonej ładowności lub powierzchni ładunkowej tylko w miarę możności.

Postanowienia § 33 **o obliczaniu przewoźnego za przesyłki, złożone z towarów różnie taryfowanych, opiewały tak**, że można było zakwestjonować ich walor odnośnie do przesyłek drobnicowych, wobec czego dotychczasowe postanowienie ograniczono na przesyłki wagonowe, zaś dla przesyłek drobnicowych u ustanowiono analogiczne postanowienia w nowym § 33 a. Przez nieznajomość tych przepisów taryfowych nadawcy często tracą korzyści w nich zawarte przez zaniedbanie podawania osobno wagi towarów różnie taryfowanych, co jest wymagane nawet w wypadkach, gdy nadawca, jak przy przesyłkach drobnicowych nie jest obowiązanym do podawania wagi przesyłki.

W uwadze do §§ 48 i 49 zniesiono wprowadzone od 14 listopada 1932 utrudnienie niesłuszne w obliczaniu przewoźnego za przewóz świń na dwóch podłogach w wagonach o powierzchni 27 m² i większych.

W § 67 **ulgę na przewóz zakwalifikowanych nasion buraków cukrowych ograniczono na przewóz jednorazowy** także przy ich przewozie do rolników i gospodarstw rolnych, gdy dotychczas ograniczenie to odnosiło się tylko do przesyłek, przywożonych do czynnych cukrowni.

§ 89 uzupełniono postanowieniem, że w razie odmowy **użycia zamówionego wagonu o ładowności 50 ton** po dostawieniu go na stację nadawczą, zamawiający opłaca przewoźne za próżny przebieg powrotny od stacji podstawienia go pod naładunek do stacji macierzystej.

W klasyfikacji towarów dodano do poz. 208 uwagę, że materjałów hydraulicznych należy także „wapnoment", do poz. 407 przetworów warzywnych w opakowaniu niehermetycznem dodano wyjaśnienie, że puszki blaszane, których dno i pokrywa są przymocowane sposobem falcowania, nie należą do rzędu opakowań hermetycznych, w poz. 544 na preparaty chemiczne do walki z szkodnikami roślin dodano „z wyjątkiem osobno wymienionych".

W wykazie towarów lekkich i przestrzennych dodano, że przetaki i sita z poz. 1821 należą do tych towarów tylko, o ile są oprawne.

Taryfa Część II, Zeszyt Ia.

Wykaz stacyj, składów i towarów, korzystających z ulgi reekspedycyjnej doznał licznych sprostowań.

W tabeli opłat z 1 kwietnia br. sprostowano błędną stawkę opłat przewozowych 5t, kl. 2 na odległość 1001—1010 km., z 1410 gr. na 1510 gr.

Taryfa Część II, Zeszyt Ib.

Ogólne warunki stosowania taryf wyjątkowych tego zeszytu zawierają postanowienie, że zawarte w określeniu obszaru ważności pojedyńczych taryf wyjątkowych **oznaczenie „punkt graniczny" nie odnosi się do „stacyj portowych"**, Ograniczenie to jest celowem, o ile chodzi o możność stosowania zawartych w odnośnych taryfach wyjątkowych ulg do wzgl. od stacyj portowych w wypadkach, w których ulga ta wyłączoną jest od stosowania od i do punktów granicznych, gdyż w tych wypadkach na podstawie omawianego postanowienia do przesyłek portowych to ograniczenie niema zastosowania. Natomiast niema żadnego racjonalnego powodu w naszych stosunkach zwłaszcza do wynikającego z tego przepisu odmawiania stosowania ulgi, z której korzysta eksport. wzgl. import przez suche przejścia graniczne, przy przewozie danych przesyłek przez porty polskie. Z tego powodu domagają się interesanci od dawna zniesienia omawianego

postanowienia. Wprawdzie dla obrotów portowych są ulgi taryfowe zawarte w taryfach wyjątkowych portowych Zeszytu 2, jednakowoż doświadczenie uczy, że często są wprowadzane taryfy wyjątkowe z ulgami na eksport i import przez suche przejścia graniczne zanim okaże się, że analogiczna ulga byłaby aktualną również w kierunku przez porty polskie. W wypełnieniu tego żądania zamieszczono w związku z omawianem postanowieniem przepis, że taryfę wyjątkową, której obszar ważności uwzględnia ruch od i do punktów granicznych, stosuje się w drodze reklamacji od i do stacyj portowych po udowodnieniu wywozu lub przywozu, o ile Taryfa Część II, Zeszyt 2 nie przewiduje dla tego przewozu specjalnej taryfy wyjątkowej. Zarządzenie to o tyle nie wypełniło w całości podnoszonych żądań, że omawiane ulgi, stosowane przy przesyłkach, przewożonych przez suche przejścia graniczne odrazu przy przewozie przesyłek, przy ich przewozie przez porty są osiągalne dopiero w drodze późniejszej reklamacji przez zwrot zapłaconego zrazu normalnego przewoźnego. Obroty portowe będą zatem gorzej traktowane, ani eli obroty przez suche granice.

Postanowienia **o zgłaszaniu rachunków refakcyjnych w wypadku** zmiany w taryfach wyjątkowych przed upływem terminu, wyznaczonego do zebrania wyznaczonego kontyngentu rozciągnięto też i na wypadki **zniesienia taryf wyjątkowych**.

Wykaz stacyj, przy których znajdują się olejarnie rozszerzono na 5 dalszych stacyj, w wykazie stacyj, przy których położone są **tartaki** zamieszczono Uściług, w wykazie stacyj, przy których położone są **garbarnie i fabryki ekstraktów garbarskich** dodano Jaśkowice Śląskie, w wykazie stacyj, przy których położone są **terpentyniarnie i rafinerje terpentyny** Jagodzin, w wykazie kopalń **kopalnie** Dorota koło stacji Mączki i kopalnię Małgorzata koło Będzina, natomiast skreślono kopalnię Wiesława.

W taryfie wyj. C1 w uzgodnieniu z postanowieniami uwagi do § 48 i 49 lit. f-5 Taryfy Część IB ustanowiono na przewóz drobiu w wagonach o powierzchni podłogi 27 m² i wyżej przy użyciu do załadowania 3 lub więcej podłóg stawki kolumny I rubr. a.

Tar. wyj. C3 rozszerzono na dowóz ryb wędzonych i marynowanych do wędzarń.

Tar. wyj. C11 rozszerzono na stacje Kielce i Rzeszów.

W taryfie wyj. D2 w poz. 29 i 30 zmieniono poz. 921 a i d na 921 a i c.

W tabeli opłat do tar. wyj. D1—D4 sprostowano szereg błędnych stawek opłat przewozowych.

łów A i B tej tar. wyj. zastąpiono powołaniem się na wykaz stacyj, przy których

W tar. wyj. G8 dotychczasowe wyliczenie stacyj obszaru ważności do działu znajdują się olejarnie, a do działu C uzupełniono dodaniem stacyj gdańskich Neufahrwasser Weichselbahnhof i Zollinland oraz Lege Tor.

Tar. wyj. H7 poz. 44 rozszerzono na drut chemicznie miedziowany.

Tar. wyj. H9 rozszerzono na stację Mysłowice.

Tar. wyj. K3 rozszerzono nowym działem H na płyty, bloki gipsowe lane, porowate (gazogips) zwykłe lub otynkowane od Jędrzejowa do wszystkich stacyj PKP oraz kolei prywatnych z opłatą w/g. kl. 17.

Tar. wyj. 08 na wełnę owczą z Poznania do różnych stacyj zniesiono.

Taryfa Część II, Zeszyt 2.

W tar. wyj. PB1 obniżono stawki opłat przewozowych ulgi specjalnej p. 5.

W tar. wyj. PC10 przeprowadzono taką samą zmianę, jak w tar. wyj. C1.

W tabeli opłat do tar. wyj. PD1 sprostowano stawki, które przy omawianiu nowych tar. wyj. na drzewo wymieniliśmy jako mylnie obliczone.

Tar. wyj. PG7 rozszerzono na dekstrynę, **tar. wyj. PH6** na ołów w stanie rozpylonym, **tar. wyj. PJ1** na biel cynkową i satynową, przewidując w niej także stawki drobnicowe kl. III.

Jako nową wprowadzono **tar. wyj. PJ1a** na wywóz chlorku cynku stałego (topionego krystalicznego) i w proszku z Będzina.

W tar. wyj. PN1 zgodnie z postanowieniami p. 25 ogólnych warunków stosowania taryf portowych skreślono możność udowodniania wywozu kopjami konosamentów.

Aneks do Taryfy Część II.

W poz. b 14 termin jej ważności przedłużono do końca br.

W poz. c5 przeprowadzono zmianę analogiczną ze zmianami w tar. wyj. C1 i PC 10.

Poz. C6 rozszerzono na stacje Międzyrzecze, Rymanów, Rzeszów i Sanok, skreślając ostatnie 3 stacje jako stacje przeznaczenia.

Poz. c10 obowiązującą dotychczas tylko w ruchu wewnętrznym w kraju, rozszerzono także na wywóz odpadków przy wyrobie bekonów.

W poz. c14 przyznającej na wywóz najmniej 1400 te. rocznie śrutu kostnego i mąki kostnej obniżone o 20% stawki opłat przewozowych tabeli opłat do tar. wyj. M2—M10, przyznano na wywóz 1000 t. te same stawki, obniżone o 15%.

Poz. j5 rozszerzono na saletrę sodową.

Nowa **poz. j10** przyznaje na wywóz ulgowe stawki na wywóz litoponów z Katowic i Tarnowskich Gór przez porty polskie w kontyngentach 300, wzgl. 200 t., w ciągu półrocza.

Poz. 15 rozszerzono na papier natronowy w rołach.

W **poz. n3** zgodnie z postanowieniami § 25 ogólnych warunków stosowania tar. wyj. portowych skreślono kopje konosamentów jako dowody wywozu przesyłek i postanowiono, że reklamacje mają być wnoszone w ciągu 9 miesięcy od daty nadejścia przesyłek do stacyj portowych.

W poz. 02 zamieszczono także paździerze jutowe.

Prawdopodobnie z dniem 1 stycznia 1934 wydane będzie nareszcie nowe wydanie Aneksu do Taryfy Część II, który wskutek nader licznych uzupełnień stracił na przejrzystości. Nowe wydanie zawierać ma nietylko powtórzenie dotychczasowych pozycyj Aneksu, lecz i pewne obszerniejsze zmiany. Życzyćby należało, żeby przy tej sposobności wiele pozycyj Aneksu przeniesiono do taryf wyjątkowych, do których z charakteru swego powinnyby być zaliczone.

W taryfie związkowej czeskosłowacko-polskiej wydano z ważnością od 1 grudnia nowe taryfy **Część II, Zeszyt 7 i 8** z których pierwszy zawiera taryfy artykułowe na szkło Nr. 106 i na porcelanę Nr. 107 z Czechosłowacji do Polski, zaś drugi taryfy art. Nr. 118 na piasek, glinę, szamotę i wyroby szamotowe, Nr. 126 na kamienie oraz Nr. 127 na wyroby gliniane z Czechosłowacji do Polski i Nr. 251 na dolomit z Polski do Czechosłowacji. Natomiast równocześnie skreślono dotychczasowe taryfy artykułowe Nr. 6, 7, 18, 26a, 27 i poz. Aneksu Nr. 2 i 3 na wyżej wymienione artykuły w taryfie Część II, Zeszyt 18.

W ramach **czesko-słowacko-polskiej taryfy** portowej wprowadzono z dn. 23 XI. ulgowe stawki opłat przewozowych w poz. 12 Aneksu na przewóz 5000 t. złomu żelaza dla węglarskiej stacji Diosgyöri-Vasgyar oraz na 10.000 t. do Ozd w poz. 11 od portów polskich do stacji Linhartovce st. hr. przeprowadzone następnie dodatkiem I w tej taryfie.

W czeskosłowacko-polsko-dunajowej taryfie Zeszyt I wprowadzono od 20. X. br. do 30 VI. 1934 ulgowe stawki na przewóz suszonych jabłek i śliwek oraz powideł z Jugosławji przez Bratislavę do stacyj polskich, między innemi do Bydgoszczy, Gdańska, Gdyni. Stawki te ulgowe uzależnione są od kontyngentów w ilości najmniej 1600 wzgl. 2000 ton. i stosowane są w drodze zwrotu po udowodnieniu przewozu tych ilości Dyrekcji Kolejowej w Bratislawie.

W polsko-węgierskiej związkowej taryfie wprowadzono z dniem 1 grudnia br. zmienione stawki opłat przewozowych na wywóz węgla drzewnego w taryfie artykułowej 7 i dodano nową taryfę art. 24 na wywóz węgla wywarowego do Węgier

PRZYKŁAD GODNY NAŚLADOWANIA.

Koleje niemieckie wprowadziły z dniem 1 grudnia br. 25% zniżkę taryfową dla osób przyjeżdżających do Niemiec i zatrzymujących się tam conajmniej przez tydzień. Odnośne bilety zniżkowe sprzedają: Środkowo-Europejskie Biuro Podróży (M. E. R.) oraz wszystkie linje okrętowe niemieckie na swych statkach pasażerskich. Nowowprowadzone ulgi mają na celu ożywienie ruchu turystycznego oraz przewozu turystów na statkach niemieckich.

W związku z powyższem warto przypomnieć, iż parę lat temu koleje niemieckie wprowadziły zniżki taryfowe bez ograniczenia cza-

su dla turystów zagranicznych. Zniżka ta wynosi 33⅓% normalnych cen biletów i udzielana jest osobom, które: a) Przyjeżdżają drogą morską z krajów pozaeuropejskich przez porty niemieckie i wyjeżdżają do jednego z krajów obcych, b) Przyjeżdżają z krajów obcych i wyjeżdżają zagranicę przez porty niemieckie, c) Biorą udział w morskich wycieczkach turystycznych (round trip), d) Zakończają wycieczki morskie w Hamburgu lub Bremie i przejeżdżają przez Niemcy do krajów obcych, e) Przybywają z zagranicy, aby wziąć udział w wycieczkach morskich z Hamburga lub Bremy.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI W SPŁACIE ZALEGŁOŚCI NIEKTÓRYCH PODATKÓW PAŃSTWOWYCH ORAZ DANIN KOMUNALNYCH.

Z dniem 1 grudnia br. weszło w życie rozporządzenie Ministra Skarbu, na podstawie którego zalegający płatnicy mogą korzystać z ulg w postaci spłaty zaległości ratami w okresie od 3 do 10 lat. Ulgi te stosuje się do zaległości w następujących państwowych **podatkach** wraz z dodatkami państwowemi i samorządowemi: gruntowym, od nieruchomości, przemysłowym (obrotowym), dochodowym, majątkowym oraz od spadków i darowizn. Analogicznie stosuje się te ulgi do zaległości w następujących samoistnych **daninach** komunalnych: podatku wyrównawczego dla gmin wiejskich, podatku inwestycyjnego, opłat specjalnych i dopłat drogowych. Za zaległości w zrozumieniu powołanego rozporządzenia uważa się należności wyżej wymienionych podatków powstałe do 30 września 1931 r. włącznie. Spłata rat rozpoczyna się dla wszystkich kategoryj płatników z dn. 1 stycznia 1933 roku, przyczem kary za zwłokę i odsetki za odroczenie przypadające za okres od ich powstania aż do 30. IX. 1933 r. umarza się.

Rozporządzenie następnie określa w pojęciu zaległości podstawy wymiarowe dla rolników, właścicieli nieruchomości, posiadaczów (właścicieli, dzierżawców itp.) przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych i innych na zysk obliczonych przedsiębiorstw wreszcie określa wyłączenie podstaw podatkowych dla poszczególnych podatków w wypadku, gdy podatek płatnikowi został wymierzony łącznie z różnych źródeł podatkowych.

O ile chodzi o ulgi dla posiadaczy (właścicieli, dzierżawców itp.) przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych i innych na zysk obliczonych przedsiębiorstw, których zaległości podatkowe **są lub zostaną zabezpieczone** na ich majątku nieruchomym, to rozporządzenie przewiduje, że władze skarbowe na podstawie indywidualnych podań płatników mogą w wypadkach zasługujących na uwzględnienie udzielać zezwoleń na ratalną spłatę zaległości w następujących granicach: Izby Skarbowe załatwiają sprawy zezwoleń na ratalną spłatę do kwoty 50.000 zł na okres 10-ciu lat, oraz kwoty 100.000 zł na okres 5-ciu lat. Pozostałe sprawy załatwia Ministerstwo Skarbu na wniosek Izb

Skarbowych. Przy udzielaniu ratalnej spłaty zaległości (po umorzeniu kar za zwłokę i odsetek) pobiera się na rzecz Skarbu Państwa odsetki za odroczenie w wysokości 4½% w stosunku rocznym, licząc od dnia 1 października 1933 r.

Płatnikom natomiast, którzy **nie posiadają** majątku nieruchomego, na którym możnaby zabezpieczyć przypadające od nich zaległości podatkowe, umarzają władze skarbowe z urzędu czwartą część tych zaległości, pod warunkiem uiszczenia pozostałych trzech czwartych części w 12 równych ratach kwartalnych (od 1. I. 1935) za opłatą odsetek za odroczenie w wysokości ½% miesięcznie, licząc od dnia 1. X. 1933 r.

Płatnicy, którzy nie uiszczą w wyznaczonych terminach dwóch kolejnych, po sobie następujących rat, tracą prawo do dalszych ulg.

TARGI I WYSTAWY

O UDZIAŁ POLSKI W TARGACH W UTRECHCIE.

W marcu roku przyszłego, podobnie jak w latach ubiegłych, odbędą się w Utrechcie Targi Wiosenne.

Czynniki miarodajne polskie uważają za bardzo wskazane, aby sfery gospodarcze polskie podjęły się urządzenia na targach własnego stoiska. Chwila obecna, ze względu na wzmożoną w Holandji niechęć do podtrzymywania stosunków handlowych z Niemcami. bardzoby się nadawała do większej aktywności ze strony eksporterów polskich. Nastroje w Holandji w stosunku do sfer gospodarczych polskich kształtują się przychylnie, dowodem czego było bardzo uprzejme przyjęcie, jakie tam spotkało wycieczkę Izby Przemysłowo-Handlowej z Łodzi, dowodem zaś zainteresowania sfer holenderskich Polską jest również projektowana wycieczka do Polski delegatów przemysłu holenderskiego Wzmożenie obrotu towarów pomiędzy Polską a Holandją odbiło się dodatnio na kształtowaniu bilansu handlowego pomiędzy obu krajami, przyczem eksport nasz za pierwsze półrocze wzrósł z 25 na 28 miljonów złotych. Saldo dodatnie na handlu z Holandją na naszą korzyść wyraża się w kwocie 16 miljonów złotych za 1-sze półrocze br., przyczem Holandja pod tym względem zajmuje bezpośrednie miejsce po Anglji (+ 52 miljony) i Z. S. S. R. (+ 17 milj.); pod względem wysokości obrotu Holandja zajęła w tymże okresie 4-te miejsce z cyfrą 40 milj. złotych. po Niemczech (147 milj.), Anglji (122 milj.), i Stanach Zjedn. (56 milj.).

Wszystkie te okoliczności przemawiają za koniecznością wzmożenia aktywności naszej na rynku holenderskim.

WYSTAWA EKSPONATÓW PRODUKCJI POLSKIEJ W BOMBAJU

W celu zainteresowania jaknajszerszych kół odbiorców towarów polskich w Indjach Brytyjskich, konsulat R. P. w Bombaju organizuje w swym lokalu wystawę eksponatów produkcji polskiej. Konsulat uważa za rzecz ze wszechmiar wskazaną, aby eksporterzy polscy skorzystali z tej okazji i dostarczyli na wystawę możliwie największą ilość próbek i wzorów, uzupełniając kolekcje skalkulowanemi cenami. Zaznaczyć należy, iż w związku z zaobserwowaną znaczną poprawą sytuacji gospodarczej w Indjach Brytyjskich, wzrosła możność sprzedaży polskich towarów na tamtejszych rynkach, pozatem daje się tam zauważyć wzrost zainteresowania towarami polskiemi, co się już wyraziło w otrzymaniu przez firmy polskie w ostatnich miesiącach większych zamówień.

REJESTR HANDLOWY

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 250 dnia 17 sierpnia 1933 r. wpisano firmę: Łucznik, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Oddział w Gdyni. Siedziba spółki jest w Warszawie, miejsce oddziału w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest prowadzenie handlu wyrobami Państwowej Wytwórni Uzbrojenia w Warszawie, oraz artykułami sportowemi, technicznemi i użytku domowego innych wytwórni krajowych. Kapitał zakładowy spółki wynosi 100.000 złotych. Kierownikami firmy są: Teodor Toeplitz i Jakób Andrzej Kon, obaj w Warszawie. Tadeuszowi Stanisławowi Franciszkowi Strzemboszowi z Warszawy udzielono prokury łącznej. Umowę spółkową zawarto 31 marca 1931 r. Zobowiązania spółki, weksle, czeki, indosy, pełnomocnictwa, prokury, akty notarjalne i hipoteczne podpisują obaj zarządcy łącznie lub jeden z zarządców z prokurentem. Korespondencję, niezawierającą zobowiązań, pokwitowania z odbioru pieniędzy, przesyłek towarów i wszelkiego rodzaju korespondencję podpisuje każdy z zarządców lub prokurentów samodzielnie.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B pod Nr. 200 przy firmie: Pierwsza Gdyńska Palarnia Kawy Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 30 sierpnia 1933 dopisano, iż udzielono prokury Marcie Kąkolównie w Gdańsku-Oliwie.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 155 przy firmie Leonard Narzyński, przedsiębiorstwo robót na-podziemnych, Biuro Architektoniczne w Gdyni, dnia 14 czerwca 1933 dopisano: Nazwa firmy brzmi obecnie: inż. N. Obrycki i L. Narzyński. Przedsiębiorstwo robót budowlanych i inżynieryjnych. Spólnikami firmy są: inżynier Narcyz Obrycki z Gdyni oraz Leonard Narzyński budowniczy z Gdyni. Jawna spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 stycznie 1933 r. Do zastępstwa spółki uprawnieni są dwaj wspólnicy łącznie lub jeden wspólnik łącznie z prokurentem. Architektowi Janowi Serockiemu w Gdyni udzielono prokury.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W sprawie upadłości firmy Centrohurt Sp. z o. o. w Gdyni, wyznacza się termin do zebrania wierzycieli celem przyjęcia dolecenia ugody przymusowej i zbadania dodatkowo zgłoszonych pretensyj na dzień 15. 12. 1933, godz. 10.

Dolecenie ugody przymusowej oraz oświadczenia wydziału wierzycieli wyłożono w sekretarjacie sądowym, pokój 39 do wglądu interesowanych.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 259 dnia 18 listopada 1933 wpisano firmę: W. Machwitz. Palarnia Kawy Gdynia—Gdańsk, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni. Siedzibą Spółki jest Gdynia. Przedmiotem spółki jest palenie kawy oraz hurtowna sprzedaż kawy surowej i palonej oraz towarów kolonjalnych. Kapitał zakładowy wynosi 20.000 złotych. Kierownikami spółki są: Wilhelm Machwitz, Ber Scharf i Margareta Kramp, wszyscy z Gdańska. Umowa spółkowa zawarta została dnia 10 listopada 1933 r. Do podpisywania i zobowiązywania firmy nazewnątrz upoważniony jest W. Machwitz samodzielnie, zaś B. Scharf i M. Kramp zastępują i zobowiązują spółkę tylko łącznie, albo każdy z nich w połączeniu z podpisem W. Machwitza.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 53 przy firmie: „Adam Słupkowski, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Hurtownia Towarów Kolonjalnych import-eksport w Gdyni", dnia 12 października 1933 dopisano:

Uchwałą zebrania wspólników z dnia 28 lutego 1933 spółkę rozwiązano. Dotychczasowego kierownika mianowano likwidatorem spółki.

Sąd Grodzki w Gdyni.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 15 12. XII. 33.

POŚWIĘCENIE PORTU W GDYNI A SPRAWA POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

W uroczystej chwili poświęcenia portu w Gdyni w dniu 8 grudnia br. usłyszeliśmy również kilka słów wypowiedzianych przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu — F. Zarzyckiego o porcie rybackim:

„Kilka słów trzeba poświęcić Gdyni, jako portowi rybnemu. Niebardzo odbiegnę od rzeczywistości, jeśli stwierdzę, że Gdynia staje się od dwu zaledwie lat wielkim ośrodkiem polskiego rybołówstwa morskiego, ale co ważniejsze — staje się ośrodkiem handlu rybnego a nawet ostatnio i przemysłu rybnego. Rozwój polskiego rybołówstwa na Bałtyku ilustrują dwie cyfry złowionych ryb w roku 1927: 1.790.000 kg, a w roku 1932 już 7.200.000 kg. Ostatnią zdobyczą jest nowozorganizowany połów śledzi na Morzu Północnem. Połów ten dał w bieżącym roku za dziewięć miesięcy już 2.200.000 kg. śledzi.

Ale najważniejszą zdobyczą Gdyni to uruchomienie handlu rybnego na większą skalę przez puszczenie w ruch Hali i Chłodni Rybnej, zbudowanej podług najnowszych wzorów pozwalających na magazynowanie złowionych ryb, ich zbywanie i transportowanie wgłąb kraju“.

Jest jednak i więcej słów, które odnieść można do spraw związanych z pracą portu rybackiego w Gdyni. I tak ruch tranzytowy przez Gdynię obejmuje teraz śledzie solone oraz śledzie mrożone i świeże w lodzie z przeznaczeniem do Czechosłowacji i Rumunji. Tranzyt ten ma nadzwyczaj dogodne perspektywy dalszego pomyślnego rozwoju.

Rozwijający się w Gdyni handel rybny ma wszelkie dane przyciągnięcia kupców polskich, dając i dogodne warunki rentownej pracy.

W końcu na szczególne podkreślenie zasługują znamienne słowa Pana Ministra Przemysłu i Handlu o aparacie finansowym:

.....„Szczególnie czas wielki by nasz aparat finansowy choć szczupły i skromny coraz więcej interesował się morską i zamorską wymianą towarową....“

Aby dobrze zrozumieć te słowa, zaznaczyć trzeba, że na terenie Gdyni działa tylko jeden bank prywatny — nie biorąc pod uwagę trzech banków państwowych. Drobny przykład oświetlić może w jakim kierunku idą obecne niedomagania. Kupiec z branży śledziowej otrzymuje pod zastaw wysłanego towaru kredyt bankowy w Gdańsku w przeciągu jednej godziny, a na załatwienie tej samej manipulacji (o ile wogóle otrzyma kredyt) musi czekać w Gdyni dwa dni.

Zestawiając wrażenia dnia poświęcenia portu w Gdyni, widzimy, że port rybacki staje się zagadnieniem równoważnem wśród wielu innych na terenie naszego portu. Nie jest to żadnym przypadkiem. Mamy bowiem tutaj do czynienia z owocami planowej pracy i wysiłków w dziedzinie polityki gospodarczej rybołówstwa morskiego w Wydziale Rybackim Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Urzędu Rybackiego w Gdyni jako organu wykonawczego. Tembardziej teraz, gdy dział ten nabiera rozpędu rozwojowego, gdy ludzie-fachowcy i specjaliści tego działu gospodarczego zaprawieni są w swej pracy i widzą rezultaty swych wysiłków, gdy ramy organizacyjne są tu ustalone i racjonalne należy prowadzić nadal dotychczasową działalność. Wszelakie nowatorstwa i eksperymentowania w tej dziedzinie gospodarczej zaprowadzić mogą prostą drogą do przekreślenia dotychczasowych wyników pracy i do zahamowania na długi czas tak dobrze rozwijającego się polskiego rybołówstwa morskiego.

BRONISŁAW SOTKOWSKI, Kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

O POLSKICH TOWARZYSTWACH POŁOWU ŚLEDZI NA MORZU PÓŁNOCNEM.

Śledź solony jest w Polsce artykułem spożywczym szerokich mas ludności. Na śledzie solone wydawaliśmy rocznie przeciętnie do 50 miljonów złotych i nie będzie zupełnie przesadą jeżeli wydatki dotychczasowe oszacujemy na pół miljarda złotych w okresie ostatnich lat piętnastu. Jest to więc bardzo poważnie ciążąca

suma na naszym budżecie handlowym i płatniczym jest to więc bardzo poważny haracz płacony systematycznie zagranicy.

Cóż dziwnego, że nad tem zagadnieniem gospodarczem warto się zastanawiać, szukając rozwiązania ta kdoniosłego problemu.

Terenem, na którym poławiają wszystkie narody śledzie to Morze Północne, a wśród flot rybackich pierwsze znaczenie zachowuje Anglja, Norwegja, Niemcy, Holandja itd.

Pośrednikiem w imporcie do Polski śledzi solonych był od wieków i jest nadal W. M. Gdańsk, utrzymując monopol w tej dziedzinie niemal do dziś dnia. A że to jest pośrednictwo dobrze płatne świadczyć mogą cyfry. W latach gdy import do Polski wynosił do 600 tys. beczek śledzi zarobek na beczce określano nawet do jednego funta ang. co w sumie dawało pośrednikom gdańskim rocznie pokaźną kwotę 26 miljonów złotych zarobku.

Był więc najwyższy czas aby zacząć przynajmniej podchodzić praktycznie do tak poważnego zagadnienia.

Idealnym byłby stan aby łowić samemu śledzie na Morzu Północnem dla potrzeb krajowej konsumpcji w stu procentach, co jednak ze względu na nasze naturalne warunki (mała ilość rybaków i brak kapitałów krajowych) w szerszym zakresie w krótkim czasie zrealizowane być nie może.

Ale który z narodów uprawiających połowy na Morzu Północnem i sprzedający te śledzie Polsce zgodzi się pomóc nam stworzyć własną flotę, aby potem stracić swego najlepszego klienta?

A kapitał krajowy przecież do dziś dnia okazuje zupełny brak zainteresowania się tą rentowną dziedziną gospodarczą.

Mimo wszystkich przeciwności udało się stworzyć w roku 1931 pierwsze towarzystwo polsko-holenderskie do połowu śledzi na Morzu Północnem posiadające osiem parowców rybackich. W roku bieżącym założono drugie towarzystwo również polsko-holenderskie dla tych samych celów, rozporządzające już piętnastoma statkami rybackiemi.

Za początkową naukę trzeba było płacić i dziwić się nie należy jeżeli przedsiębiorcy holenderscy chcą rentowności włożonego kapitału. Dzisiejsze nasze doświadczenie w tej dziedzinie jest już tak duże, że nowe towarzystwa będą organizowane na znacznie lepszych podstawach.

Praktyczne znaczenie istnienia tych dwóch towarzystw dla połowu śledzi nie jest zupełnie doceniane, a raczej nie jest znane, aby mogło być oszacowanem.

Przedewszystkiem przekonaliśmy się, że organizacja własnych połowów śledzi nie jest mrzonką garstki zapaleńców, ale zupełnie konkretną możliwością.

Kształcimy polskich rybaków w tem nowem i trudnem rzemiośle pracy na morzu.

Eksportujemy sól zagranicę dla celów zasolenia śledzi, będziemy eksportowali beczki wyrobione z polskiego materjału rękami polskich robotników.

Na terenie portu rybackiego w Gdyni powstały nowoczesne magazyny tych towarzystw połowu śledzi zatrudniających wyłącznie polskich pracowników biurowych i robotników.

Zagranica odnosząca się poprzednio z nieufnością do naszych poczynań usamodzielnienia się na morzu, obecnie sama występuje z dalszemi propozycjami organizacji dalszym towarzystw połowu śledzia na Morzu Północnem.

Dzięki istnieniu na terenie portu rybackiego w Gdyni przedsiębiorstw prowadzących polskie śledzie solone zainteresowano się możliwościami skierowania przez Gdynię importu śledzi solonych i wyzwolenia się z drogiego pośrednictwa W. M. Gdańska. W roku bieżącym powstały na terenie portu rybackiego specjalne magazyny tranzytowe dla śledzi solonych importowanych do Polski i obecnie uniezależniamy się w tym dziale gospodarczym.

A moralne znaczenie naszej polskiej flagi na polskich parowcach na Morzu Północnem jest nie do pogardzenia, bo znajdujemy się w tej rodzinie narodów łowiących.

Polskie przedsiębiorstwo połowu śledzi było pierwszem przedsiębiorstwem przemysłowo-handlowem na terenie portu rybackiego w Gdyni.

I jeżeli dziś widzimy w porcie rybackim w Gdyni dymiące kominy pracujących wędzarń i fabryk konserw i pracujących tu ludzi, jeżeli dziś z portu rybackiego odchodzi dziennie dziesiątki wagonów z rybami do kraju a statki zagraniczne często zawijają do portu zostawiając w magazynach i chłodniach importowane

ryby, jeżeli dziś znajdujemy się w pełni ruchu nowego ośrodka handlowo-przemysłowego, to nie możemy tu pominąć towarzystwa połowu śledzi.

Tak jak w każdej dziedzinie tak i w tej nowej dziedzinie robimy szereg błędów przy początkowych krokach, ale zdobywamy doświadczenie które nam będzie pomocnem w najbliższych poczynaniach. B. S.

KRONKA

— **Wysokich dostojników państwowych** miał zaszczyt witać port rybacki w Gdyni. W dniu 8 grudnia zwiedzili Halę i Chłodnię Rybną oraz Magazyny Śledziowe pp. Minister Skarbu Zawadzki, Wicem. Skarbu Kozłowski, Dyr. Dep. Ceł Fabierkiewicz wyrażając podziw, zwłaszcza dla tak świetnie zapoczątkowanego importu śledzi. W dniu 9 grudnia P. Minister Przemysłu i Handlu Zarzycki zwiedził szczegółowo wszystkie placówki handlowo-przemysłowe na terenie portu rybackiego, interesując się zwłaszcza dziedziną przemysłu wędzarnianego zatrudniającego wiele rąk roboczych i przerabiającego tylko ryby z polskich połowów. Na podkreślenie zasługuje stwierdzenie faktu, że już obecnie nasi rybacy nie mogą zaopatrzyć tych wędzarń w dostateczną ilość ryb, a tem samem na porządku dziennym staje sprawa budowy nowych kutrów rybackich. Idąc po tej linji Morski Instytut Rybacki rozpocznie w najbliższym czasie budowę we własnej stoczni całej serji złożonej z pięciu kutrów rybackich.

— **Połowy ryb morskich w listopadzie br.** wedle danych Morsk. Urzędu Rybackiego dały wynik prawie taki sam jak w roku ubiegłym jeżeli chodzi o ilość towaru, a wartościowo nawet nieco większy rezultat.

Ogółem złowiono w listopadzie 717.420 kg. o wartości 166.175 zł. Wartościowo i ilościowo najlepszy był połów szprotów: 581.700 kg — 104.706 zł. Flądry dały 60.700 kg o wartości 25.606 zł. Dorsze: 50.470 kg — 17.664 zł. Śledziki: 18.220 kg — 7.630 zł. Łososie: 510 kg — 2.295 zł. Troć: 400 kg — 1.280 zł. Węgorze: 1.260 kg — 1.764 zł. Kwapy (miętusy): 1.420 kg — 994 zł. Sieja: 1.360 kg o wartości 2.448 zł. — Ryby słodkowodne z Zatoki Puckiej: (szczupaki, okonie, płocie): 1.380 kg — 1.788 złotych.

Największym odbiorcą ryb morskich są wędzarnie pracujące na wybrzeżu, zakupując w listopadzie: 382.000 kg o wartości 76.926 zł (najwięcej szprotów). Rynek miejscowy na wybrzeżu odebrał w stanie świeżym: 263740 kg — 63.656 zł. Do Gdańska wywieziono stosunkowo mało ryb bo tylko 71.680 kg — 26.593 zł co świadczy o usamodzielnieniu się i stopniowem odrywaniu zbytu ryb od rynku gdańskiego.

Podział połowów morskich na poszczególne okręgi wybrzeża przedstawiał się następująco: rybacy z Helu jak zwykle przodują uzyskując w listopadzie 434.860 kg ryb — 86.062 zł. Rybacy na pozostałej części półwyspu od Jastarni do Wielkiej Wsi: 54.550 kg — 13.947 zł. Dalsza część wybrzeża aż do granicy niemieckiej: 11.760 kg — 3.445 zł. Rybacy nad Zatoką od Pucka do Mrzezina: 28.430 kg — 15.763 zł. Rybacy z Gdyni złowili 177.570 kg ryb o wartości 43.371 zł. Wyszczególnione tutaj rezultaty są z połowów przybrzeżnych. Na połowy dalekiego Bałtyku zaliczyć należy dodatkowo jedynie 10.250 kg dorszy o wartości 3.587 zł.

— **Połowy ryb morskich w ostatnim tygodniu** dały bardzo słabe wyniki ze względu na burzliwą pogodę, wobec czego nie można było pokryć zapotrzebowania silnego na szproty. W okolicy Pucka od strony Bałtyku zaniechano połowów szprotów niewodami przybrzeżnemi. Z połowów sieji w Zatoce Puckiej uzyskano dla wylęgarni 20.000 ziarn.

— **Rozpoczął się import śledzi i dorszy mrożonych z Norwegji.** Gdynia posiadając Chłodnię Portową, oraz Chłodnię Rybną od kilku już lat skupia import śledzi i dorszy mrożonych, skąd towar ten rozchodzi się nietylko do kraju, ale nawet wielkie ilości przechodzą na tranzyt.

W obecnym sezonie pierwszy transport śledzi norweskich mrożonych przybył statkiem „Ursa" w ilości 150 skrzynek á 50 kg netto, w dniu 14 października. Następny ładunek przywiózł statek „Akershuss" w dniu 4 grudnia: 534 skrzynek śledzi mrożonych, oraz 216 skrzynek dorszy zamrożonych. Dalszy transport śledzi mrożonych przywiózł s/s Jacobsen z Norwegji 584 skrzynek á 60 kg brutto. Te transporty, które należy uważać jako próbne w tym sezonie złożono w tranzytowych komorach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej.

— **Przywóz środków spożywczych z Gdańska do Polski pod dozorem granicznym** ustanowiono w rozporządzeniu Ministra Opieki Społecznej z dnia 9 listopada br., Dziennik Ustaw Nr. 93 z dnia 29 listopada, poz. 717 i z tem dniem wchodzący w życie.

Rozporządzenie to jest bardzo na czasie jeżeli chodzi o kontrolę nad rybami wędzonemi wywożonemi masowo z terenu W. M. Gdańska do Polski. Ryby morskie jedynie w stanie zupełnie świeżym mogą dochodzić do konsumenta i mieliśmy w roku ubiegłym wiele wypadków niedomagań w tym kierunku.

Sądzimy więc, że rozporządzenie to będzie wykonywane z całą sumiennością i skrupulatnością przez nasze władze graniczne.

— **Wolne Miasto Gdańk dąży do zniszczenia naszego przemysłu wędzarnianego na wybrzeżu** i z tem zupełnie się nie kryją sfery handlu i przemysłu rybnego Gdańska. Donosiliśm yjuż w ostatnim numerze o tendencyjnie niskich cenach za ryby wędzone wywożone do Polski. Obecnie zwracamy uwagę na inne nie mniej ciekawe fakty. W. M. Gdańsk wywozi do polski ryb wędzonych w ilości 70 procent. a na nasze wybrzeże pozostaje tylko 30 procent towaru. Powstaje pytanie skąd bierze Gdańsk świeże szproty w takiej ilości, jeżeli gdańskie rybołówstwo morskie dostarcza mniej ryb jak polskie i jeżeli niema dowozu w dostatecznej ilości od rybaków polskich? Ryby świeże dostaje Gdańsk prawdopodobnie od rybaków niemieckich łowiących na wodach polskich i gdańskich i przywożących bez cła potajemnie świeże ryby do Gdańska, skąd po przeróbce idzie towar do Polski.

Sprawą tą zainteresują się zapewne nasze władze celne w Gdańsku.

— **Import śledzi świeżych w lodzie z Holandii:** w dniu 28. XI. statek „Butt" przywiózł 530 skrzynek, a statek „Lovland" w dn. 30. XI. 430 skrzyń á 50 kg. netto. Dnia 10. XII. statek „Juliana" przywiózł z Holandii 811 skrzyń. Towar wysłano wagonami-lodowniami z portu rybackiego dla fabryk konserw na Górnym Śląsku.

— **Import śledzi solonych.** Do portu rybackiego w Gdyni zawinęły w ostatnim tygodniu: Statek Ursa dnia 28 listopada z ładunkiem 702/1 beczek śledzi norweskich, w dniu 2 do 4 grudnia statek Nancy śledzi yarmudzkich 3.213/1 i 697/2, s/s Jacobsen dnia 7 grudnia śledzi norweskich 100/1.

Towar złożono w magazynach tranzytowych Hali i Chłodni Rybnej.

— **Śledzie solone z polskich połowów** przywiózł statek Lovland frachtowany przez Polską żeglugę z Rotterdamu w ilości: 1.735/1 oraz 665/2, s/s Chorzów dnia 7 grudnia beczek dużych 600.

— **Z portu rybackiego w Gdyni odeszło do kraju** w ostatnich 2 tygodniach 87 wagonów z ładunkami śledzi solonych i świeżych. Ustawianie drugiego toru kolejowego na molo rybackiem zakończono a tem samem ruch na tym ożywionym odcinku portu gdyńskiego odbywa się obecnie bez przeszkód i zwłoki.

— **Notowania cen śledzi solonych.** A. Śledzie importowane.

SZKOCKIE: Castelbayskie fulle — 118 zł, castelbayskie matfulle — 110—115 zł, matfulle zwykłe: 112 zł, matisy I 106—112 zł, matisy II 99—102 zł, smollmatisy 79—101zł, crownmatisy 78—103 zł, spenty 75—80 zł. Uliki — matjas large za pół beczke 75 zł, matjas seleted za pół beczkę 67 zł, matjas medjum za pół beczkę 60 złotych.

YARMUDZKIE: Trójka Blomfield'sa, matis 88 zł, smollmatis 84 zł, I. Trademark: matfull 82 zł, matis 86 zł, smollmatis 84 zł. Trademark: matfull 82 zł, matis 76 do 80 zł., smollmatis 73—79 zł. Tendencja na śledzie yarmudzkie zniżkowa ze względu na duże połowy tych śledzi w Anglji i ze względu na celową akcję importerów w Gdańsku zdążających do odciągania kupców śledziowych z Gdyni do Gdańska przez oferowanie **bardzo niskich cen.**

NORWESKIE: Sloe 5/6:35 do 37 zł, 6/7:38 zł, śledziki bez głów 70 zł, mleczaki 40 złotych.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE: z Chłodni 73 zł.

B. Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem: Mopol i Mewa.

SZKOCKIE: fulle 75—81 zł, matfulle 75—86 zł, matisy 75—86 zł.

SZKOCKIE: fulle 75—81 zł, matfulle 75—86 zł, matisy 75—86 zł, smollmatisy 75—83 zł, mleczaki 94 do 97 zł,spenty 70 zł.

YARMUDZKIE: matfulle 75—82 zł, matisy 75—81 zł, smollmatisy 75—81 zł.